Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración
Carpeta Nº 1148 de 2011

Versión Taquigráfica N° 770 de 2011

(PROYECTO DE LEY CON DECLARATORIA DE URGENTE CONSIDERACIÓN Nº 2)

SISTEMA ÚNICO DE COBRO DE INGRESOS VEHICULARES Y SISTEMAS DE ALUMBRADO PÚBLICO DEPARTAMENTALES

Normas
ver exposición

SECRETARÍA DE PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS Y OFICINA DE PLANEAMIENTO Y PRESUPUESTO (OPP)

Autoridades

CONGRESO DE INTENDENTES

Delegación
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 5 de octubre de 2011

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante José Bayardi.

MIEMBROS: Señores Representantes Gustavo Borsari Brenna, Fitzgerald Cantero Piali, Pablo Iturralde Viñas, Felipe Michelini, Jorge Orrico y Aníbal Pereyra.

DELEGADOS DE SECTOR: Señores Representantes Gustavo A. Espinosa, Philippe Sauval y Juan C. Souza.

ASISTEN: Señores Representantes Gerardo Amarilla, José A. Amy, Alfredo Asti, Julio Bango, Ricardo Berois Quinteros, Daniel Bianchi, Alberto Casas, José Carlos Cardoso, Yerú Pardiñas, Daniel Peña Fernández, Pablo Pérez González, Richard Sander y Horacio Yanes;

y señor Senador Jorge Gandini.

INVITADOS: Por Presidencia de la República, señores doctor Diego Cánepa, Secretario Interino; por el Ministerio de Economía y Finanzas, profesor Pedro APezteguía, Director General; y por la OPP, contador Enrique Cabrera, Coordinador del Área de Políticas Territoriales.

Por el Congreso de Intendentes, señores Marcos Carámbula, Presidente; Walter Zimmer, primer Vicepresidente; señores Humberto Castro, Consejero y Alberto Mazza, asesor.

SEÑOR PRESIDENTE (Bayardi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

En virtud de que el Partido Nacional aún no ha acercado su propuesta, vamos a postergar la elección de Vicepresidente.

Se pasa a considerar el asunto que figura en segundo término del orden del día: "Sistema único de cobro de ingresos vehiculares y sistemas de alumbrado público departamentales".

En coordinación con el señor Diputado Berois, invité a los miembros de la Comisión Especial con Fines Legislativos de Asuntos Municipales y Descentralización para que pudieran participar en el tratamiento de este asunto.

En el día de hoy recibiremos, en primer lugar, a una delegación del Poder Ejecutivo y, posteriormente, a una delegación del Congreso de Intendentes.

Según lo acordado, la Comisión sesiona los miércoles y los jueves por la mañana. Tenemos previsto citar para el próximo miércoles a los catedráticos de Derecho Constitucional el doctor Luzardo por la UDELAR; el doctor Esteva por la Universidad de Montevideo y el doctor Risso por la Universidad Católica del Uruguay y el jueves al Congreso Nacional de Ediles. El señor Diputado Posada propuso invitar al doctor Cajarville, a quien ya contactamos. Nadie tiene dudas de su capacidad, pero el doctor Cajarville ya no es más Catedrático de Derecho Administrativo; en la actualidad, ese cargo está ocupado por el doctor Delpiazzo. Quiero que quede planteada esta situación.

La idea es terminar el tratamiento de este asunto la semana próxima y la otra semana se votaría, dado que el plazo para su tratamiento en Comisión finaliza el 22 de octubre. En la coordinación general de los partidos políticos quedó planteado que probablemente se trate el asunto en el plenario el 3 de noviembre, ya que el plazo constitucional vence el día 6.

SEÑOR ASTI.- Agradezco la invitación a concurrir a esta sesión, pero quiero dejar una constancia.

Creo que es discutible la asignación del tratamiento de este proyecto de ley a esta Comisión, pero eso ya fue definido, por lo que no lo objetaremos. Simplemente, quiero dejar constancia de que, habiendo una Comisión Especial con Fines Legislativos de Asuntos Municipales y Descentralización, se debería haber hecho una integración de ambas Comisiones, como se hizo para la consideración del proyecto de ley relativo al empadronamiento.

Quiero hacer otra constancia como integrante de la Comisión de Hacienda. Allí estamos tratando el Impuesto a la Concentración de Inmuebles Rurales y nos reunimos los miércoles y algunos jueves, a la hora 10. Por lo tanto, en virtud de esa coincidencia horaria, tendré muy pocas posibilidades de acompañarlos; lo haré en la medida de lo posible.

SEÑOR PEÑA FERNÁNDEZ.- Más allá de que haremos algunos pedidos en otros ámbitos, queremos dejar constancia de que creemos que este proyecto debió haber sido puesto a estudio de la Comisión Especial con Fines Legislativos de Asuntos Municipales y Descentralización, porque para eso fue creada. Si este asunto no corresponde a esa Comisión, no sabemos para qué está formada. Queríamos

dejar planteada esa constancia y ver si se puede continuar el tratamiento de este asunto en forma conjunta. De lo contrario, tendremos que rever el trabajo de cada Comisión. Si hay una Comisión que se llama "Comisión Especial con Fines Legislativos de Asuntos Municipales y Descentralización" y este tema no entra en sus parámetros, nos gustaría saber con exactitud cuáles son los asuntos que corresponden a cada Comisión.

Independientemente de eso, este es un tema que nos interesa a quienes integramos esa Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Enterado la semana pasada de que había inquietud en ese sentido por parte de algunos miembros de la Comisión Especial con Fines Legislativos de Asuntos Municipales y Descentralización ninguno de ellos era de mi partido político, planteé en la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración la eventualidad de integrar las Comisiones, pero todos llegamos a la conclusión de que resultaría muy difícil que funcionara una Comisión con dieciocho integrantes. Posteriormente lo discutimos en la bancada y esta compartió el criterio de no integrar las Comisiones por un problema de funcionamiento y por una cuestión de celeridad. En la medida en que este proyecto ha sido declarado de urgente consideración, se decidió no dificultar el proceso de funcionamiento por medio de la integración de las Comisiones.

No voy a discutir acerca de las competencias de las Comisiones, pero tomamos nota de lo señalado.

Los integrantes de la Comisión Especial con Fines Legislativos de Asuntos Municipales y Descentralización seguirán siendo invitados mientras esté planteado este tema.

SEÑOR CANTERO PIALI.- Creo que, con buen criterio, el señor Presidente fijó esta reunión para la hora 9; ese era un horario en el que se podía coordinar el trabajo de ambas Comisiones.

Estamos ante un proyecto que el Poder Ejecutivo entiende es de urgente consideración; quiere decir que nuestros plazos están acotados. Reitero que la convocatoria del día de hoy era para la hora 9 en ese momento estabamos aquí, sentados, previéndose que a la hora 9 y 15 concurrieran representantes de la Presidencia de la República, del Ministerio de Economía y Finanzas y de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Como ya han pasado treinta minutos, quiero dejar constancia de que si para el Poder Ejecutivo este es un tema de urgente consideración, sería buena cosa que los jerarcas del Poder Ejecutivo concurrieran en hora.

SEÑOR PRESIDENTE.- Comparto totalmente lo planteado por el señor Diputado Cantero Piali.

(Ingresa a Sala una delegación del Poder Ejecutivo)

—— La Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración tiene el gusto de recibir al señor Secretario interino de la Presidencia de la República, doctor Diego Cánepa; al Director General de Secretaría del Ministerio de Economía y Finanzas, profesor Pedro Apezteguía, y al Coordinador del Área de Políticas Territoriales de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, contador Enrique Cabrera.

Quiero expresar que se ha dejado una constancia que comparto por la espera que se produjo en la integración de la delegación, que motivó una demora en el comienzo de esta sesión.

SEÑOR CÁNEPA.- Corresponde pedir disculpas al señor Presidente y a los señores Diputados por la llegada tarde. Lamentablemente, asuntos relativamente urgentes retrasaron mi llegada, aunque no hay excusas en estos casos.

Quienes hemos estado en esta Casa tenemos un respeto muy grande por el trabajo de los legisladores y, en particular, de esta Cámara de Representantes. Por lo tanto, no estaba en mi ánimo llegar más tarde de la hora citada; digo esto porque el responsable de la tardanza es quien habla y no el resto de la delegación. Reitero mis disculpas al señor Presidente y a toda la Comisión, así como también a los miembros invitados de la Comisión Especial.

Hechas estas consideraciones, queremos transmitir, en primer lugar, el agradecimiento por la invitación al Gobierno nacional para poder presentar esta iniciativa en esta Comisión y, en particular, el agradecimiento de

quienes están presentes aquí, que han trabajado en este proceso que desembocó en este proyecto de ley que fue presentado al Parlamento nacional con carácter de urgente consideración; llegado el momento, explicaremos por qué se llegó a esa consideración por parte del Poder Ejecutivo.

Voy hacer un "racconto" de lo que fue el proceso político y de diálogo entre el Gobierno nacional y los Intendentes, hasta llegar a esta propuesta que se elevó al Parlamento nacional para su sanción.

Antes de comenzar, quiero hacer una puntualización. Más allá de que la prensa destaca que este proyecto de ley tiene que ver con un sistema de unificación del cobro del ingreso vehicular que es, en definitiva, un mecanismo para lograr un solo valor de patente de acuerdo con los vehículos de cada una de las categorías que defina el propio Congreso de Intendentes, esta propuesta consta de dos partes muy importantes para el Gobierno nacional, una de las cuales constituye una solución histórica que ha nacido en el Gobierno; a nuestro entender debidamente- al problema del alumbrado público, al relacionamiento entre las Intendencias y la UTE, con la responsabilidad que tienen los Gobiernos departamentales en este tema.

Desde el período anterior, pero particularmente desde marzo de este año, el Presidente de la República expresó su posición de mantener un diálogo permanente y fluido con todas las Intendencias, en el entendido de que la coordinación de las políticas públicas nacionales con las políticas públicas departamentales es un hecho sustancial y clave para su desarrollo en el territorio, a fin de que puedan llegar de mejor manera a la gente en todos los puntos del territorio nacional.

La coordinación de estas políticas a todo nivel no es una tarea sencilla. El Estado tiene muchos elementos a coordinar en el territorio, no solo en la Administración Central, sino en las empresas públicas y en los servicios descentralizados. De la misma manera, las Intendencias también tienen una cantidad de responsabilidades que han ido asumiendo y desarrollando en el tiempo. Es así que surge la necesidad de generar una sinergia positiva, a fin de evitar solapamiento o una duplicación de esfuerzos por parte del Gobierno nacional y departamental. Se busca una coordinación y, en muchos casos, una articulación e integración de políticas públicas a nivel nacional, a fin de ejercer con mayor efectividad y eficacia la llegada de los dineros públicos a la gente. Esa es y será la obsesión de este Poder Ejecutivo, y está basada en un diálogo directo con quienes ejercen el Gobierno local y departamental de nuestro país, que tienen una función ejecutiva clave para el desarrollo de estas políticas. Me refiero a las Intendencias y a la figura de los Gobiernos departamentales con el Gobierno a través de las Juntas Departamentales.

En ese contexto, tanto en el período anterior como en este, ante la presentación del Presupuesto esto es importante porque implica un "racconto" del talante y de cómo se fueron llevando adelante los diálogos sobre los temas que tiene a consideración el Gobierno nacional con el Congreso de Intendentes, el Parlamento nacional definió la propuesta del Poder Ejecutivo. El artículo 214 tiene que ver con el alcance de esas partidas y con las condiciones. Estas se negociaron y fueron fruto de un acuerdo por segunda vez en la historia entre el Gobierno nacional y el Congreso de Intendentes por unanimidad. La propuesta que se envió con el Presupuesto nacional, que se votó en el año 2010 y empezó a regir a partir del 1º de enero de 2011, llegó luego de mucho diálogo y de una negociación que culminó con un acuerdo entre el Gobierno nacional y los Gobiernos departamentales. Tanto es así que cuando fue citado el Congreso de Intendentes al Parlamento nacional respaldaron el acuerdo, los montos y las condiciones establecidas en la propia ley que fue votada por este Parlamento y que, por lo tanto, deben ser cumplidas tanto por el Gobierno nacional como por los Gobiernos departamentales. En ese acuerdo surgió un elemento central que ya se había discutido en el presupuesto anterior. Los Diputados recordarán que personalmente el señor Presidente de la República y todo el Gobierno a través del Presupuesto nacional hizo la propuesta de coordinar las políticas públicas nacionales en el territorio a través de delegados de la Presidencia de la República que se transformaron en coordinadores regionales, anunciando la propuesta que hoy se empieza a discutir con los Intendentes, luego de haber culminado la etapa de la patente única y del alumbrado público. Recuerdo que en oportunidad de discutirse la Rendición de Cuentas el señor Diputado Gandini preguntó qué había sucedido con el nombramiento de estos coordinadores regionales. En ese momento respondimos que había una decisión política conjunta del Gobierno nacional y del Congreso de Intendentes de culminar por etapas la negociación de la patente única y del alumbrado público nacional para luego avanzar en un proceso de discusión de regionalización concreto, a fin de no generar más burocracia y sí una sinergia positiva que nos permitiese lograr una optimización de los recursos, al mismo tiempo que estas figuras pudiesen ser acordadas con el Congreso de Intendentes dentro de un marco de política pública. Eso es lo que estamos haciendo.

A mediados de octubre de 2010, a solicitud del Congreso de Intendentes, el señor Presidente de la República invitó a una reunión muy importante en la estancia presidencial de Anchorena al equipo de la Presidencia y a los diecinueve Intendentes. En ese momento se planteó la necesidad de generar un grupo de trabajo, más allá de las relaciones con los distintos actores por ejemplo, con la Comisión Sectorial de Descentralización, que fue creada con rango constitucional en el 1996, que está presidida por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, que asesora a la Presidencia de la República y que tiene representantes del Poder Ejecutivo y del Congreso de Intendentes para definir el Fondo de Desarrollo del Interior. Sería importante que el encargado y responsable de esa tarea, el contador Cabrera, explicitara luego cómo se ha manejado este Fondo que, como saben muchos de los señores Diputados aquí presentes que tienen cercanía con los Gobiernos departamentales, no incluye a Montevideo como destino específico de desarrollo. Este Fondo tiene que ver con la participación directa de los Intendentes a través de proyectos específicos que son aprobados. En el caso de que una Intendencia presente un proyecto que no sea ejecutado en tiempo y forma, y no cumpla con los estándares que se fijaron previamente, puede llegar a no aprobarse. Ese dinero va a otra Intendencia que haya presentado un proyecto alternativo. Eso ha generado una mejora en los proyectos presentados por las Intendencias en los últimos diez años, y una competencia sana que tiene que ver con la mejora de las propuestas en los departamentos. En definitiva, se trata de una coparticipación entre el Poder Ejecutivo y el Congreso de Intendentes. La decisión posterior de la participación de las Intendencias en esa Comisión Sectorial de Descentralización se resolvió en el Congreso de Intendentes, que tiene rango constitucional desde el año 1996, y que constituye un órgano sustancial en la vida institucional del país. Tanto el Gobierno nacional como los Intendentes buscan fortalecer la figura institucional del órgano Congreso de Intendentes, que ya existía, pero al que se le dio rango constitucional en la reforma constitucional de 1996, a propuesta del Partido Nacional. Es voluntad de este Gobierno y, en particular, del señor Presidente, fortalecer institucionalmente al Congreso de Intendentes y darle las herramientas para que pueda cumplir con su rol.

En esa reunión de octubre de 2010 los Intendentes plantearon al señor Presidente de la República la necesidad de contar con una Comisión que trabajara directamente con la Presidencia de la República, que articulara, coordinara, resolviera y planteara propuestas con respecto a cinco temáticas centrales. Acá tengo el documento que nos entregaron luego de esa reunión. Ya en la estancia de Anchorena los señores Intendentes habían planteado de manera informal al señor Presidente la necesidad de armar una Comisión para resolver el problema de la llamada por la prensa "guerra de las patentes". Los Intendentes expresaron la voluntad de unificar el cobro y el valor de la patente de rodados. Esa fue la primera Comisión que solicitaron.

La segunda Comisión propuesta fue la relacionada con el alumbrado público. Hasta el año 1975 el alumbrado público de todo el territorio nacional fue responsabilidad de UTE. A partir de ese año, por decisión del Consejo de Estado de la dictadura, se le quitó el control del alumbrado público a UTE y se municipalizó. Actualmente nos parece muy natural hablar del alumbrado público como la primera responsabilidad departamental. Los señores Diputados conocen el costo que tiene el alumbrado público para las Intendencias y el enorme esfuerzo que se hace con el Presupuesto departamental para dar respuesta a la demanda de los ciudadanos. Por tanto, esta es una preocupación central y permanente de los Intendentes. Luego vamos a explicar en qué consistió este acuerdo.

Me atrevo a asegurar que para la mayoría de los Intendentes del país es mucho más importante la resolución sobre el alumbrado público establecida en este proyecto de ley que cualquier otra. Es una solución histórica me animo a decirlo porque así fue calificado por los Intendentes, a través de la cual se reconoce una cantidad de demandas de los Intendentes respecto al alumbrado público efectuadas desde la vuelta de la democracia en 1985. Ya en 1986 esta Casa pidió a los Intendentes que reconocieran que no era sostenible hacerse cargo del alumbrado público con las arcas municipales, teniendo en cuenta que en casi ningún caso la tasa de alumbrado cubre el gasto corriente de energía que hoy tienen las Intendencias en todo el país.

La tercera Comisión que se planteó tiene que ver con los residuos, un tema preocupante no solo para los que vivimos en el área metropolitana. Se planteó elaborar un plan director que coordinara una solución a nivel nacional en lo que tiene que ver con los residuos.

La cuarta Comisión fue solicitada particularmente por los señores Intendentes del Partido Nacional, y está relacionada con la corporación vial regional. En ese sentido, se acordó que cuando fuese aprobado en el Parlamento el proyecto sobre participación público privada que hoy es ley se discutiría este tema, que está enmarcado en el proceso de regionalización del país. Se trata de lograr una corporación vial regional. El Poder Ejecutivo está trabajando en conjunto con los Gobiernos departamentales en la capacidad de las

Intendencias para la mejora de la caminería rural profunda y de la caminería del departamento que es una enorme preocupación de todos los Intendentes y del Gobierno nacional.

La quinta Comisión solicitada es la relativa a maquinaria vial. Estamos terminando un acuerdo para que se pueda hacer un leasing común con las diecinueve Intendencias no sé si se logrará hacer con todas; aún estamos negociando, a fin de evitar la pérdida que implica que cada Intendencia compre una maquinaria diferente, muchas veces impidiendo que haya un stock de repuestos suficiente y que se logre un mejor precio. No siempre se necesitan las mismas máquinas al mismo momento, pero puede haber un parque común para algunas obras. Hay que tener en cuenta que se trata de maquinaria que implica una inversión muy grande y que quizás excedan la capacidad de una Intendencia para un momento determinado.

El Presidente de la República, junto con la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y el Ministerio de Economía y Finanzas nos designó como coordinadores para llevar adelante estas cinco Comisiones.

A continuación voy a referirme a las dos Comisiones que nos ocupan: la de patente de rodados y la de alumbrado público

En la Comisión de patente de rodados participó la Mesa del Congreso de Intendentes como representantes de ese organismo. En el período anterior ahora cambió el Presidente del Congreso de Intendentes, era el entonces Intendente de Tacuarembó, señor Wilson Ezquerra; el Vicepresidente era el Intendente de Canelones, doctor Marcos Carámbula, y el segundo Vicepresidente, el entonces Intendente de Salto, señor Germán Coutinho. Quiere decir que en la Mesa del Congreso Intendentes estaban representados los tres lemas que hoy tienen representación en las Intendencias, lo que permitió un diálogo representativo de todo el Congreso con el Gobierno nacional.

En diciembre del año 2010 le planteé personalmente al Presidente y a la Mesa del Congreso de Intendentes que se necesitaba una expresión política y una resolución clara, firme y unánime del Congreso de Intendentes en cuanto a solicitar al Poder Ejecutivo que hiciese una propuesta vinculada a las patentes. Es un hecho político importante señalo esto por algunas de las consideraciones que se han hecho en los últimos días, que tienen que ver con el apuro que después de cincuenta años se haya logrado llegar a un final feliz. Ya en los diarios de fines de la década del sesenta se comenzaba a hacer referencia a la guerra de las patentes. Voy a dar lectura a un documento que avala el trabajo en conjunto. Dice así: "El Congreso de Intendentes reunido el día 13 de enero de 2011, tratando el tema Patentes de Rodados, resuelve: 1. Encomendar a la Mesa que, conjuntamente con el Poder Ejecutivo, convoque al grupo de trabajo cuya creación se acordó en la reunión realizada con el Presidente de la República don José Mujica, en Anchorena, el 16 de octubre de 2010.- 2. Otorgar a los integrantes de la Mesa plenos poderes para actuar en dicho grupo en representación del Congreso de Intendentes.- 3. Mientras se procesan los trabajos del grupo, los Intendentes se comprometen a empadronar exclusivamente vehículos de personas físicas o jurídicas que tengan domicilio en su Departamento".- Este fue un acuerdo interno.

A continuación voy a leer lo más importante, que fue votado por unanimidad del Congreso de Intendentes: "4. El cumplimiento del compromiso precedente, y de lo que se acuerde en el trabajo junto con el Poder Ejecutivo, deberá ser tenido en cuenta al determinar la distribución de recursos que aporte el Gobierno Nacional a los Gobiernos Departamentales". |En cuanto a que este acuerdo debía ser tenido en cuenta al momento de determinar la distribución de los recursos por parte del Gobierno nacional a los Gobiernos departamentales, es una resolución expresa del Congreso de Intendentes para poder concretarse el acuerdo nacional. Reitero: esta es una resolución del Congreso de Intendentes del 13 de enero de 2011 que permite iniciar el diálogo de la mejor manera.

Debo destacar que esta resolución demostró en los hechos como durante todo este año la enorme grandeza de todos los Intendentes de todos los partidos políticos en el sentido de comprender que se estaba en un momento histórico y que había condiciones únicas para llegar a un acuerdo. Como ustedes recordarán, cuando el señor Presidente de la República asistió al Congreso de Intendentes en febrero de este año para inaugurar las sesiones de 2011, se le dijo que se iba a trabajar en la patente de rodados, expresó que era ahora o nunca, porque estaban dadas las condiciones.

Posteriormente, en febrero, se trabajó ingentemente con la Mesa del Congreso de Intendentes, con los tres Intendentes delegados, de modo de encontrar un camino para llevar adelante este acuerdo. Tanto el contador Cabrera como el profesor Apezteguía tienen una enorme experiencia con respecto a la historia de la guerra de

las patentes y sobre los diversos acuerdos incumplidos, pero quizás debamos destacar el último gran acuerdo de 2008, en Paso Severino, departamento de Florida que, lamentablemente, no pudo sostenerse. Dicho acuerdo permitió grandes avances que hoy se plasman en este proyecto de ley. Los señores Intendentes siempre comprendieron que no llegar a un acuerdo era algo que desmerecía al Congreso de Intendentes y que había que generar un mecanismo de solución a un asunto que ha llegado al hartazgo de la gran mayoría de la ciudadanía.

Es importante destacar que el 7 de marzo viajamos al departamento de Tacuarembó junto con el señor Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, economista Frugoni, con el señor Coordinador del Área de Política Territorial, contador Cabrera, y con el Director General de Secretaría del Ministerio de Economía y Finanzas, profesor Apezteguía, con motivo del inicio de la Patria Gaucha. Fuimos recibidos por el señor Intendente y por la Mesa del Congreso de Intendentes. En esa reunión, que duró unas seis o siete horas, fue presentada una hoja de ruta, que es la base del proyecto que hoy estamos discutiendo; los señores Diputados podrán ver que no hubo grandes cambios al diseño propuesto. Luego de varias reuniones durante el mes de febrero, se necesitaba la aprobación del Congreso de Intendentes para poder seguir caminando sobre terreno firme y para que no hubiese sorpresas en el futuro.

Allí se plantearon varios aspectos fundamentales a tener en cuenta.

El primero refería al compromiso unánime de los Intendentes.

Otro aspecto muy importante es que ya el 7 de marzo planteamos a los señores Intendentes que el señor Presidente entendía que, fuera cual fuese el diseño del acuerdo y se necesitase o no rango legal para la solución, era conveniente la aprobación por amplias mayorías más allá de la mayoría con la que cuenta el Gobierno Nacional de una norma legal, a nivel parlamentario, que diera respaldo a la solución acordada. Esta fue una propuesta que el señor Presidente ya había trasmitido y que luego ratificó cuando se votó el acuerdo en el Congreso de Intendentes en setiembre. Recuerdo que en marzo ya decíamos que queríamos un acuerdo que pasase por el Parlamento nacional.

El punto más importante para las Intendencias es que ya en el diseño estaba previsto que el Gobierno nacional iba a hacer los aportes económicos para contribuir con la solución del problema. Por primera vez en la historia un Gobierno decía a los señores Intendentes que estaba dispuesto a poner el dinero necesario para que no hubiese un menoscabo en los ingresos por concepto del tributo de la patente de rodados.

Por último, se acordó que era potestad del Poder Ejecutivo establecer la forma de financiamiento y que eso no integraba la negociación porque era responsabilidad de dicho Poder del Estado.

La propuesta también debía contemplar otros aspectos planteados el 7 de marzo. En primer lugar, debía ser de aplicación a partir del 1º de enero de 2012; de lo contrario, el acuerdo no se podría hacer. Este planteo se hizo por razones económicas y por razones políticas obvias: las patentes se calculan anualmente y por el ciclo electoral este tema no podía trasladarse hasta 2013 porque podía generar distorsiones en la posibilidad de llegar a un acuerdo; legítimamente podría haber componentes políticos que complicaran este proceso de diálogo llevado adelante por el Gobierno nacional.

El segundo elemento constitutivo del acuerdo refiere a los mecanismos para que, en el marco de lo establecido en la Constitución de la República, los aforos vehiculares y las alícuotas aplicables para el cálculo del tributo, así como los sistemas de descuento por pronto pago y por buen pagador sean únicos en todo el territorio nacional. Tiene que haber un aforo único de los vehículos; aclaro que el aforo significa el valor imponible del vehículo para luego poder aplicar la alícuota para el tributo. Es bastante discutible que el aforo pueda ser puesto de manera diferente en cada departamento; sin embargo, es indiscutible la potestad constitucional de la fijación de la alícuota, que es el porcentaje que se aplica al aforo. Ya hubo grandes acuerdos de aforo único, algo a lo que no es muy complejo llegar porque hay una sola aduana que aplica el DUA y el porcentaje correspondiente. Actualmente hay planillas de aforo único que hace el Congreso de Intendentes, pero sin un mecanismo coercitivo o de obligatoriedad, lo que muchas veces se desvirtúa en la práctica.

En cuanto a los sistemas de descuento por pronto pago o por buen pagador, muchas veces el cálculo de cuánto se paga por la patente depende de las distintas políticas. Inclusive, descubrimos que algunas Intendencias tenían vinculados colateralmente otros tributos a la patente. Por ejemplo, si uno paga el 100%

de la Contribución Inmobiliaria Rural, se le descuenta hasta un 30% de la patente. Esas conjunciones generaban una distorsión enorme y era muy difícil detectar el verdadero valor de la patente; era muy difícil que el resto de los departamentos supieran cuánto se estaba cobrando.

Ya en marzo se trasmitió que para poder cumplir con esto, el Poder Ejecutivo planteaba la creación de un instrumento, una entidad o un contrato con un agente fiduciario que permitiera la existencia de un único sistema nacional de cobro del tributo, de las multas asociadas y de las infracciones de tránsito, a cuyos efectos se promovería la norma legal requerida. Quiere decir que la creación de una entidad nueva, con un contrato fiduciario y un agente de administración ya estaba planteado desde el 7 de marzo.

La idea es que haya un sistema hacia adelante a partir del 1º de enero de 2012 y un sistema hacia atrás para la unificación de las patentes ya existentes, que sería la transición hasta que esos autos dejasen de circular quizás en veinte o treinta años.

Con relación al establecimiento de límites a las eventuales pérdidas de recaudación calculadas sobre la base efectiva de diciembre de 2010, como esto tiene que empezar en enero de 2012, era imposible poder calcular los ingresos de 2011 porque estos se cierran sobre diciembre y no hay tiempo para realizar los ajustes necesarios. Por lo tanto, todos los Intendentes acordaron cerrar sus ingresos a diciembre de 2010, con las declaraciones de recaudación de patente. A su vez, el Gobierno se comprometió a un aporte económico para el período de transición: 1º de enero de 2012 a 31 de diciembre de 2015. Esta transición se da en el período presupuestal de este Gobierno. Como todos saben, cualquier Gobierno, durante su primer año, termina de ejecutar el Presupuesto votado para el Gobierno anterior y discute su nuevo Presupuesto, que deberá ejecutar durante los cuatro años remanentes. Por lo tanto, el próximo Gobierno tendrá oportunidad de discutir un nuevo Presupuesto nacional que empezará a regir el 1º de enero de 2016. Según las proyecciones, no vamos a subsidiar durante todos estos años. Sin embargo, el subsidio directo que se hará sobre la recaudación de diciembre de 2010 va hasta el 31 de diciembre de 2015.

El último punto acordado el 7 de marzo de 2010 es que, a los efectos de recibir el porcentaje sobre el monto de los recursos correspondientes a los Gobiernos departamentales, deberá suscribirse un compromiso de gestión específico, cuyo incumplimiento hará que la partida que corresponde al Gobierno departamental incumplidor se calcule en base a una partida equivalente al 2%. Esto fue dicho y acordado en la hoja de ruta, con el apoyo de todo el Congreso de Intendentes.

El 8 de marzo, el pleno del Congreso dio el visto bueno a esta hoja de ruta para seguir trabajando.

Posteriormente sucedió algo que se constituyó en el primer paso histórico que dieron los señores Intendentes. Uno de los temas que no estaban en esta hoja de ruta, pero que fue planteado en la reunión era que para poder diseñar todo lo propuesto aquí se necesitaban los datos de las Intendencias. Era necesario conocer cada uno de los aforos de las Intendencias y qué alícuotas se aplicaban a los automóviles empadronados en su departamento.

Es bueno señalar que nunca en la historia del país los diecinueve Intendentes conocieron, tuvieron los datos o supieron cuál era el aforo o la alícuota que se aplicaba a los automóviles en otros departamentos. Tampoco existía en el Congreso de Intendentes la capacidad o la forma de comparar estos datos. Jamás se llegó al acuerdo de compartir la información para poder trabajar en el diseño de una propuesta común. El primer escollo, entonces, era la enorme desconfianza que se había generado en el tiempo y que se había trasmitido casi como una política departamental en algunos casos, comenzó un diálogo muy importante. Recién a fines de mayo la Oficina de Planeamiento y Presupuesto pudo disponer de los datos de todas las Intendencias con aforos y alícuotas aplicables, bajo declaración jurada. Por primera vez en la historia, los diecinueve departamentos dieron al Gobierno nacional la posibilidad de conocer la alícuota de los aforos municipales. Esto es algo que quiero destacar porque demuestra que los señores Intendentes en particular, de algunos departamentos con una tradición difícil por la guerra de las patentes dieron un paso de enorme valentía. Ellos dieron la primera señal clara de que estábamos en el camino correcto y de que había una visión de grandeza para llegar a un acuerdo.

Durante los meses de mayo y de junio se discutió la propuesta con la Mesa del Congreso de Intendentes y se hizo un enorme trabajo técnico para poder unificar las patentes de antes del 1º de enero de 2012.

Al mismo tiempo, avanzamos en el acuerdo acerca del alumbrado público nacional. Se avanzó muy rápidamente porque el Gobierno dio señales claras ante la UTE. Hay señores Diputados que conocen muy bien la relación de las Intendencias con la UTE, en muchos casos muy tirante; es histórico que la UTE, desde 1985, cuando ya había asumido su nuevo rol, tuvo tensiones permanentes a raíz de viejos reclamos de los Intendentes en cuanto a saber si las Intendencias eran consideradas grandes consumidores. También había problemas para calcular el gasto corriente de las Intendencias en energía para el alumbrado público porque se trata de una paramétrica que no es compartida con la UTE.

En el proceso de discusión de este proyecto se empezó a delinear la creación de estos fondos y de un fideicomiso. Hay un modelo de adhesión a través de algo que ya existe constitucionalmente. Me refiero a las partidas pedidas políticamente por los señores Intendentes el 13 de enero de 2011 y ratificadas el 7 de marzo en la hoja de ruta. Según el compromiso de gestión que aparece en el proyecto de ley, las Intendencias que no lo cumplan no recibirán el 3,33% de las partidas sino el 2,9%. Digo esto porque muchas Intendencias no logran cumplir con los acuerdos ni con los compromisos de gestión. Debemos trasmitir que todos los señores Intendentes estaban convencidos de que este era un mecanismo necesario.

En el mes de julio resolvimos trasmitir a los señores Intendentes que la propuesta de la patente iba en conjunto con la del alumbrado público. El Gobierno nacional está haciendo un esfuerzo económico muy grande en el alumbrado público, mayor al del subsidio de las patentes de rodados. Se trata no solo de duplicar el subsidio al que hoy tienen posibilidad de acceder las Intendencias. Como recordarán, en 2005, con motivo del Presupuesto nacional, por primera vez se dio un subsidio de hasta el 30% para el pago del alumbrado público nacional, siempre y cuando se cumpliesen ciertas condiciones como, por ejemplo, que estuviesen al día con la UTE en el gasto corriente o convenido. El 30% era sobre lo medido. Luego explicaré la diferencia entre lo medido y lo no medido. Este proyecto de ley no solamente duplica el subsidio sino que cuenta con la voluntad expresa del Poder Ejecutivo y el acuerdo del Congreso de Intendentes para dar una solución definitiva al endeudamiento crónico e histórico de las Intendencias con UTE. Actualmente, de las diecinueve Intendencias, solamente cinco no tienen deuda con UTE, de las cuales tres o cuatro han hecho convenios. Debe haber una o dos que están al día, y muchas con convenio refinanciado. No estoy haciendo un juicio de valor acerca de por qué se llegó a esto hay viejos debates históricos que llevaron a esta situación, pero en algunos casos estamos hablando de décadas sin pagar a UTE; no un año o dos, no una gestión o dos, sino de décadas. En algunos casos estamos hablando de muchos años, en otros de cierta cantidad de tiempo sin refinanciar y no acordar y, en otros casos, de más de un período de gobierno sin pagar un peso a UTE. Como sabrán, la luz nunca va a ser cortada a una Intendencia. Como decía el Presidente de UTE, eso es imposible. A la gente que no paga, a los dos meses se le corta, pero si no paga una Intendencia no sucede lo mismo. Imagínense el escándalo nacional que se produciría si se bajara la llave de la luz a un departamento. En primer lugar, sería una irresponsabilidad y, en segundo término, el Presidente de UTE no duraría un minuto en su cargo si cometiera esta irresponsabilidad. Entonces, al no existir un elemento coercitivo claro se genera este problema que es histórico.

Este proyecto de ley acordado por los Intendentes, fruto de un esfuerzo enorme por parte del Gobierno Nacional, además de incrementar al doble el subsidio y mejorar las condiciones para el acceso al subsidio en su momento nos vamos a referir a eso incluye una solución a un problema histórico y crónico. Por primera vez se encapsulan, se consolidan esas deudas y se les quita a las Intendencias para que puedan quedar al día y para que puedan acceder a lo que muchas no han podido a este 30%, porque por más que esté votado, en los últimos cinco años muy pocas han accedido. Entonces, a partir de la aprobación de este proyecto de ley las diecinueve Intendencias podrán acceder a ese 30% o 40% y terminar accediendo al 60% del subsidio.

Cuando en julio planteamos esta iniciativa hubo acuerdo en que la patente estaría vinculada al alumbrado. El esfuerzo por parte del Gobierno nacional fue muy grande. Estábamos muy cerca de un gran acuerdo, por lo que los dos temas debían estar vinculados. Tanto es así que este proyecto de ley no es acerca de las patentes de rodados sino de fortalecimiento de los Gobiernos departamentales. Estamos convencidos de que se fortalece su capacidad de gestión, con una mirada de largo aliento, y al Congreso de Intendentes como órgano institucional político por excelencia en representación de los Gobiernos departamentales, claves en el desarrollo de las políticas públicas nacionales. En ese sentido, como primer elemento de este proyecto a consideración establecimos un modelo, un mecanismo que crea un sistema único de cobro de ingresos por patentes vehiculares. Esto ya fue previsto en marzo de este año. Es pertinente aclarar que la recaudación de la patente sigue siendo departamental. El Gobierno nacional no tiene absolutamente nada que ver con la recaudación. Este sistema no sustituye la recaudación de la patente ni sustituye el valor, tal como establece el

proyecto. Eso no podía ser de otra manera. No se modifica en nada lo que recaudan las Intendencias, pero con un sistema único de cobro.

Como advertirán, hay una diferencia importante entre un sistema único de cobro y un sistema de recaudación. No se trata de un fondo que luego se distribuye. Reitero la aclaración: no es un fondo que luego se distribuya, sino un mecanismo que permite una lógica única de cobro. El ingreso será de cada departamento y la recaudación irá a cada departamento. No va a un fondo único que luego se distribuirá a través de un mecanismo distinto. No hay distribución ni contralor del fondo. No hay manejo del Gobierno nacional porque este fideicomiso es mandatado por el Congreso de Intendentes, y el Consejo de Administración tiene mayoría, como debe ser. Simplemente es un fideicomiso que no hace otra cosa que administrar el cobro, no la recaudación. La administración de la recaudación la mantienen los Gobiernos departamentales. Esa recaudación es inembargable y no puede ser retenida por ningún concepto, como lo establece el proyecto de ley. Se trata de aclarar a los legisladores que a través de este sistema único de cobro el Gobierno nacional no puede ni debe no tiene potestades para hacerlo retener dinero de la recaudación por patente de rodados. Me parece sustancial aclarar esto, porque hubo enorme cuidado y diálogo conjunto. Los Intendentes fueron muy cuidadosos en el diálogo con el Poder Ejecutivo, porque se trató de no menoscabar ni un ápice la autonomía de las Intendencias. Puedo asegurarles estuve en diálogo permanente con todos los Intendentes que cada uno de los Intendentes tuvo oportunidad de hacer su planteo en este tema.

En julio, el Gobierno nacional resolvió recibir a cada uno de los Intendentes y a su equipo para estudiar este proyecto, las consecuencias en los departamentos respectivos del impacto económico y lo que significaba hacia el futuro. Esas reuniones se realizaron hasta fines de agosto, y con algunos Intendentes en más de una oportunidad. Como decía, recibimos a los equipos municipales de hacienda y de tránsito para discutir y mejorar mejoramos muchos de los aspectos los diseños que no están contenidos solamente en este proyecto sino que van a estar en el contrato de fideicomiso sobre el que luego hablaremos, que es la clave, la piedra angular que hace posible el desarrollo de todo este sistema. Entre los Intendentes que no pertenecen al partido de Gobierno, los que más aportaron fueron los señores Sureda y Linder Reyes. Sus aportes fueron muy importantes para encontrar los mecanismos que impidieran fracasar la implementación de este sistema. Había mucha experiencia de acuerdos que luego generaban problemas en la implementación, provocando un nuevo trancazo.

Luego de todo este proceso, en setiembre se presentó al Congreso de Intendentes una iniciativa. En política todos sabemos cuándo llegan los momentos cúlmines, que son muy importantes, generándose muchas veces tensión. Quiero recalcar, porque fue muy importante e impactante, la enorme responsabilidad de todos los Intendentes, pero en particular los de partidos que pertenecen a la oposición. Es de destacar la enorme responsabilidad republicana y la grandeza con que muchos Intendentes asumieron el paso histórico que se estaba dando. Si no hubiera existido esa enorme voluntad política y una visión de Estado no hubiera sido posible dar un paso que permitiera solucionar el problema.

En el artículo 2º se establece una herramienta para el sistema único de cobro: el contrato de fideicomiso que explicará el profesor Apezteguía.

El artículo 3º crea la comisión de seguimiento de este subsidio que, como se verá, contiene gran parte de los temas sobre los que hemos conversado, claves para poder llevar adelante este sistema único de cobro de ingresos por patentes vehiculares.

El artículo 4º es muy importante porque establece claramente que antes del 31 de octubre de cada año una comisión integrada por delegados de los Intendentes hemos planteado uno por cada Intendencia y ellos están de acuerdo, de la OPP y del Ministerio de Economía y Finanzas discutirán una propuesta de valores de aforo de alícuotas únicas y la forma de pago del tributo. Deberá hacerse hasta el 31 de octubre porque a esa fecha ya están disponibles en la Aduana los valores de importación de todos los autos cero kilómetro para el próximo año. Ese es el sistema que se va a implementar en el año 2012.

Hay un artículo de transición que será el que regirá hacia adelante. Todos los años, el Gobierno hará una propuesta a la comisión del Congreso de Intendentes respecto a una alícuota única aplicable para el aforo único. Luego el Congreso de Intendentes cada año deberá aprobarlo. Es un mandato para la comisión de administración del fideicomiso, por lo que deberá aplicarse. ¿Cómo funciona? Las Intendencias empadronan y tendrán que comunicarlo detallando de qué auto se trata, con los datos del titular, cumpliendo con la ley de domicilio respecto al empadronamiento. Esto permite una única emisión de factura, con un solo formato. El

Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares establecerá el monto de la patente. Ese tributo se cobrará en los lugares que ya tenían las Intendencias, facilitando el pago que ingresará inmediatamente a la Intendencia que corresponda.

Esto, a su vez, permite otras sinergias muy positivas, porque por primera vez tendremos un registro único que nos va a permitir dar un paso respecto del que los Intendentes están discutiendo: el registro único de conductores de tránsito, aspecto reclamado por la Unidad Nacional de Seguridad Vial. Existe acuerdo con esta Unidad también con participación de la oposición y con todos los directores de tránsito que, reunidos hace unos meses, solicitaron al Poder Ejecutivo trabajar para lograr este registro único de conductores a fin de lograr luego una libreta nacional con criterios únicos. Estos pasos son necesarios porque generarán la infraestructura, el conocimiento, datos y la posibilidad de contar con elementos sustanciales para lograr avances de estas políticas públicas que se reclaman desde todos los partidos pero que nunca llegamos a plasmar.

El artículo 5º crea el fondo que va a financiar esta transición que, a su vez, va a quedar como mecanismo de ingreso de financiamiento general de cualquier otra distorsión que el sistema pueda presentar en el futuro. Prevemos una transición pero también la responsabilidad de que no podemos ni debemos dejar que este sistema no tenga luego las posibilidades jurídicas de contar con un apoyo del Gobierno nacional cuando sea necesario para que la homogeneización se dé de la mejor manera.

El proyecto considera cómo es el subsidio, los años y su integración.

También es importante el artículo 8º, que establece lo que ya está previsto en el acuerdo original, es decir la solicitud, insisto, de los señores Intendentes de lograr un acuerdo de la hoja de ruta en este proyecto de creación de Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares y de Subsidio para la Extensión y Fomento de la Eficiencia Energética de los Sistemas de Alumbrado Público Departamentales, aprobado en general por el Congreso de Intendentes el 15 de setiembre y actualmente en consideración

¿Dónde está la clave para lograr las condiciones de pronto pago y de buen pagador? Como no pueden establecerse en una ley, van a estar en el contrato de fideicomiso. Estamos trabajando con los Intendentes como si este proyecto ya estuviera aprobado, para que esté listo el 1º de enero de 2012. Se están analizando los aspectos técnicos del contrato de fideicomiso con los Intendentes. El Gobierno está en diálogo continuo con los Intendentes para llevar adelante la ley que aspira se apruebe y tener las condiciones de implementación para llevar adelante esto rápidamente.

SEÑOR APEZTEGUÍA.- El Capítulo II del proyecto presentado establece modificaciones y extensiones al sistema vigente de subsidio al alumbrado público establecido en la Ley Nº 18.172, de 2007. Esta ley establece que, más allá del porcentaje que reciben los Gobiernos departamentales del Gobierno nacional, los que estuvieran al día con la facturación que realiza UTE por la potencia y la energía asociada sin la reactiva, medida, pudieran recibir el 30% de la facturación. Eso ha significado que los Gobiernos departamentales que se encuentran al día hayan recibido por este concepto en el año 2010 alrededor de $ 130:000.000.

El proyecto, como bien decía el doctor Cánepa, intenta duplicar la importancia de este subsidio de varias formas, todas recogidas en el artículo 11. Por un lado se incrementa el subsidio directo del 30% al 40% en condiciones similares a las que se venían desarrollando. Quiere decir que todos aquellos Gobiernos departamentales que se mantengan al día con la facturación que realice UTE podrán recibir como subsidio un 40% por el alumbrado medido, es decir, la tarifa de alumbrado que surge del contador, de consumos reales y no estimados.

Por otra parte recordamos que, de acuerdo con las disposiciones vigentes, cuando se realiza el pago de las partidas correspondientes al artículo 214 de la Constitución el Poder Ejecutivo está autorizado a retener hasta el 11% para el pago de los servicios públicos, pero a veces alcanza y a veces no. Hay Intendencias para las que este porcentaje es suficiente pero en otras sus consumos son superiores o el remanente luego de pagar al Banco de Previsión Social es menor al 11%. Por lo tanto, hay Intendencias que hoy no se encuentran al día con los consumos, pese a esta posibilidad de retención que tiene el Poder Ejecutivo sobre las partidas.

Asimismo, ya era un compromiso de los Intendentes que, más allá de mantenerse al día, en el futuro debían encontrarse al día con la facturación realizada en el año 2011. Además de los acuerdos del año 2010 reflejados en el Presupuesto nacional, era el compromiso de gestión que se asumía para el año 2011. En este momento la gran mayoría de las Intendencias están haciendo los esfuerzos para encontrarse al día efectivamente.

Por último, para acceder a este 40%, se establece como condición haber suscrito un convenio con UTE por todas las deudas anteriores al 1º de enero de 2011, aspecto sobre el que luego nos referiremos.

Esta es la primera etapa de incremento del subsidio. A partir del 1º de enero de 2013 se prevé que puede incrementarse en un 10% adicional, es decir, ascender al 50% de la facturación del alumbrado medido, estableciéndose como compromiso la necesidad de que el Gobierno departamental, conjuntamente con la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y UTE, suscriban un convenio departamental para la promoción de la eficiencia energética. UTE nos ha planteado la necesidad de ir ajustando los sistemas de alumbrado y la importancia que tiene que sean eficientes energéticamente. Son dos cuestiones diferentes: una cosa es que el alumbrado esté medido y otra que sea eficiente. Tenemos los dos casos: hay alumbrados eficientes energéticamente que no son medidos y hay alumbrados medidos que no son eficientes energéticamente. Se espera avanzar en esta materia a partir del año 2013. De alguna manera, esa fracción del subsidio intenta contribuir a financiar las obras que se requieran a esos efectos.

Por otra parte, se pretende dar un tratamiento similar a los Gobiernos departamentales en lo que tiene que ver con la entrega de lámparas de eficiencia energética. De la misma manera que el conjunto de usuarios de UTE recibe determinada cantidad de lámparas eficientes energéticamente por año, se aspira a que también lo puedan recibir los Gobiernos departamentales. Esto no figura en el proyecto de ley porque es potestad de UTE, pero los convenios reflejarán, de alguna manera, esa voluntad.

Se establece un 10% adicional a partir de enero de 2014. Este porcentaje se recibirá cuando se haya suscrito un plan departamental de extensión del alumbrado público, pero también de las extensiones del alumbrado medido. Es un proceso de largo plazo. De alguna manera, el incremento de los subsidios también está vinculado con la necesidad de inversión que tienen los Gobiernos departamentales con relación al alumbrado. El diseño del incremento de los subsidios intenta concatenarse con las necesidades de inversión para ponerse en condiciones de aumentar el porcentaje de alumbrado público que se encuentra medido, el porcentaje de alumbrado público que cuenta con mecanismos de eficiencia energética y también la extensión del alumbrado.

A los efectos exclusivamente estimativos, en el año 2010 los Gobiernos departamentales recibieron un subsidio de aproximadamente $ 130:000.000. Muchos de ellos, al no encontrarse al día con la facturación de los consumos corrientes, no lo habían recibieron. Como el artículo prevé que todos los Gobiernos departamentales van a quedar al día por la suscripción de subsidios con UTE por sus deudas, van a comenzar a cobrar lo que hoy la ley les autoriza pero no están en condiciones de hacerlo. Creemos que en el año 2014, a valores constantes del año 2010, el monto que van a recibir los Gobiernos departamentales por ese concepto va a ascender a $ 300:000.000, o sea que van a cobrar dos veces y media lo que están cobrando.

El subsidio adicional va a implicar $ 100:000.000 adicionales en el año 2014, y las partidas por los planes de eficiencia energética implicarán otros $ 100:000.000. Estimamos que, en la práctica, el subsidio no se va a duplicar, sino que, en términos de lo percibido por los Gobiernos departamentales, se va a triplicar. Esto sucederá porque algunos de los que hoy estarían autorizados a cobrar el 30% van a cobrarlo efectivamente. Hoy no lo hacen porque no cumplen con las condiciones.

El artículo 12 establece: "La Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas adoptará las medidas necesarias a los efectos que, como consecuencia de los convenios de pago establecidos en el literal C," es decir, aquella obligación que había que cumplir para recibir el 40% "del numeral 1 del artículo 11 de la presente ley, los Gobiernos Departamentales afecten al pago del mismo únicamente el 25% de las sumas que le correspondan de acuerdo al numeral 1 del artículo 11 de la presente ley". Esto implica que solo se afecte el 10% de la facturación del alumbrado medido al pago de las deudas anteriores al 31 de diciembre de 2010. Hay situaciones absolutamente disímiles entre los Gobiernos departamentales. Algunos como decía el señor Secretario interino de la Presidencia de la República deben desde hace décadas a UTE. Por lo tanto, con el establecimiento de este porcentaje algunos Gobiernos departamentales pasarán decenas de años pagando no me animo a decir centenas de años para poder cumplir con las deudas que tienen con

UTE mientras que otros en apenas algunos años cubrirán sus deudas. Se podrá discutir sobre la justicia o injusticia de dar un tratamiento similar a aquellos Gobiernos departamentales que han hecho esfuerzos para estar al día y los que, por distintos motivos, no lo han hecho, pero esto resuelve un problema real que afecta a la mayoría. De esta forma, podremos encaminarnos hacia una senda que apunte a estar al día con los consumos de UTE y, además fundamentalmente, comenzar a realizar las inversiones necesarias y los trabajos que se requieran para el alumbrado público, en acuerdo con UTE y con la participación de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, con posibilidades de coordinar las inversiones con el uso de los fondos de desarrollo del interior.

En el artículo 13 se hace una previsión, estableciendo la autorización para que podamos habilitar con cargo a Rentas Generales los créditos que puedan surgir por la aplicación de este artículo. Creemos que los créditos presupuestales son suficientes para el año 2012, en la medida en que ya estaban previstos los Gobiernos departamentales que van a acceder al cobro de esos créditos. Seguramente, cuando se realice la Rendición de Cuentas del año 2012 y el ajuste presupuestal correspondiente deberemos incluir los créditos en la previsión, pero a los efectos de dar seguridad en el cumplimiento establecemos esta norma que nos permite ajustar los créditos, si fuera necesario.

Está previsto que el contador Cabrera realice una exposición sobre la propuesta que, de acuerdo con el artículo 9º del proyecto de ley a consideración, va a realizar el Poder Ejecutivo al Congreso de Intendentes respecto a cómo deberá calcularse la patente de rodados en el año 2012. El artículo 9º es excepcional, y tiene aplicación solo por un año. De esta manera se vehiculiza la propuesta que todos acordamos a efectos de que el Congreso de Intendentes la apruebe. Reitero que este artículo es excepcional. El contador Cabrera expresará el acuerdo discutido con los Intendentes, tendiente a la homogeneización del tributo de patentes, que será la propuesta que concretamente hará el Poder Ejecutivo al Congreso de Intendentes.

SEÑOR CABRERA.- Voy a aprovechar para dar un marco con relación al porqué de este proyecto y, concretamente, haré referencia a algunos aspectos técnicos acordados, que si bien no forman parte de la discusión del proyecto de ley son importantes para la toma de decisión.

En primera instancia, hay que tener como referencia que este proyecto de ley, que tiene dos Capítulos, se enmarca en un proceso de acumulación de acciones entre el Gobierno nacional y los Gobiernos departamentales. Esto tuvo un empujón sustancial a partir de la reforma de la Constitución del año 1996, que desde el punto de vista presupuestal entró en vigencia en el año 2000. En ese sentido, me parece importante destacar las partidas en términos de transferencias de carácter nacional recogidas en el artículo 214 de la Constitución de la República, los recursos para el desarrollo de los territorios del interior del país establecidos en el artículo 298, la consagración constitucional del Congreso de Intendentes y la creación de la Comisión de Descentralización.

La Comisión de Descentralización es el ámbito de discusión y de encuentro en términos de estrategia del Poder Ejecutivo y de los Gobiernos departamentales a partir de la representación del Congreso de Intendentes en esa Comisión.

Para ilustrar a los señores Diputados, es importante resaltar el proceso que se inicia en el año 2005 en términos de cómo se determinan las partidas correspondientes al artículo 214 de la Constitución de la República.

Anteriormente, expresé que la primera transferencia se hizo en el año 2000, pero no se incluía a todos los departamentos. A partir del año 2005 se incluye a Montevideo. En ese sentido, recuerdo la participación por la Intendencia de Montevideo del contador Asti; por la Intendencia de San José, del contador Reyes y por la Intendencia de Paysandú, del contador Coelho. Básicamente, se llegó a los siguientes supuestos en términos de trabajo para la consagración de la nueva versión del artículo 214: primero, que ninguna Intendencia percibiera menos de lo que recibió o tenía comprometido recibir en el quinquenio pasado; segundo, que ingresara Montevideo; tercero, que las definiciones en términos de la aplicación de ese presupuesto estuviera ligada a la concertación de líneas recogidas en los compromisos de gestión es la primera vez que se plantea algo de este tenor; anteriormente, las partidas estaban asignadas directamente en función de lo que se destinara en el presupuesto; cuarto, que se cumpliera, en fecha esta era una exigencia por parte de las Intendencias y se ha cumplido, hasta ahora, por parte del Poder Ejecutivo, con las transferencias de las partidas. Esto generó que desde el año 2005 hasta el año 2010 estas partidas se vieran incrementadas. Se

comenzó con una cifra aproximada de $ 3.400:000.000 es lo que se aseguraba como piso y se pasó a recibir, a fines del año 2005, aproximadamente $ 5.000:000.000 para las Intendencias. Las partidas establecidas en el artículo 298 de la Constitución de la República, destinadas al desarrollo territorial y ejecutadas sustancialmente por las Intendencias del interior del país, pasaron de un monto de aproximadamente $ 400:000.000 a unos $ 557:000.000 por año. El elemento distintivo en ambas partidas no es la libre disponibilidad. Su aplicación surge de la concertación de líneas entre el Poder Ejecutivo y las Intendencias.

Un elemento importante a destacar es el siguiente. A partir de este proceso político, las Intendencias pasan a ser un vehículo de llegada al territorio en la ejecución y resolución de algunos aspectos que, en principio, no estaban dentro de sus competencias. Hay que observar también el fuerte involucramiento que han tenido en la apreciación del gasto social. Todos pudimos observar, de buena manera, cómo se desempeñaron las Intendencias en ocasión de la crisis del año 2002. Sustancialmente, fueron un colchón que amortiguó los efectos más crudos de esa crisis a partir de un fuerte involucramiento en el gasto social. Esto hace que las Intendencias no solo tengan una variación en cuanto a los recursos sino también en lo que hace a la aplicación del gasto. En ese sentido, en este tipo de discusiones y de vinculación entre el Gobierno nacional y las Intendencias debemos preocuparnos no solo por la aplicación del gasto sino también por su financiamiento y por la estructura de recursos. Un elemento preocupante es el menor peso que tienen los recursos propios en la gestión de las Intendencias. El crecimiento que ha tenido la recaudación a nivel nacional en términos de tributos vinculados a impuestos de tipo indirecto no ha tenido la misma evolución en las Intendencias sino que se ha comportado de diferente manera. Eso sucede, en primera instancia, porque la estructura de recaudación es muy débil y, por otro lado, porque los tributos son de base directa. Sustancialmente, los recursos propios de las Intendencias son de base territorial, como la contribución urbana y rural y la patente de rodados.

A efectos de que se pueda tener una idea general de los niveles de recaudación de las Intendencias, podemos decir que en la actualidad quince de las diecinueve Intendencias reciben más del 30% de sus recursos por los aportes del Gobierno nacional y solo la Intendencia de Montevideo recibe un 7%. Los señores Diputados saben que, básicamente, el 50% de los ingresos de las Intendencias se destina a sus recursos humanos, por lo que podemos afirmar que la mayoría de las Intendencias no habría podido ejecutar las inversiones previstas si no se hubieran existido transferencias del Gobierno nacional. Esto es algo que hay que mirar en perspectiva.

De la situación anterior, en lo que hace a la aprobación del Presupuesto del año 2005, debemos agregar que el Gobierno nacional desarrolló algunas líneas de aporte a las Intendencias en esta misma lógica, en términos de concertación de estrategia. En ese sentido, me permito destacar las siguientes. Una es la Ley Nº 18.565, a través de la cual se creó el Fondo de Inversión Departamental, que en su momento significó la transferencia de US$ 40:000.000 adicionales para solventar algunas inversiones al final del período concretamente, en 2009- y que generó una herramienta bastante interesante, sobre todo para la gestión de activos y créditos de las Intendencias. Inclusive, en este período alguna Intendencia está utilizando este mecanismo.

Por otra parte, la Ley Nº 18.172 permitió el subsidio a las Intendencias de parte del valor del alumbrado, en la medida que fuera medido y se encontraran al día. Asimismo, podemos destacar las transferencias que se dieron para el funcionamiento de la agenda metropolitana.

La ley sobre caminería forestal significó la transferencia de US$ 6:000.000 por año que hoy se recoge en el Presupuesto para el mejoramiento de la caminería afectada por el transporte de madera.

También tenemos otras dos leyes de marco programático importante, que tienen un efecto en su aplicación. Se trata de la Ley Nº 18,567, de descentralización, y la Ley Nº 18.308, sobre ordenamiento territorial y desarrollo sostenible.

Además, existe una serie de programas de aplicación que tuvieron algún nivel de gestión en el territorio. En ese sentido, las transferencias que se hicieron a los programas de cooperación y de electrificación rural lograron que menos del 2% de la población rural carezca de servicios de energía eléctrica, y pensamos que en este período ese guarismo se va a abatir aun más.

También quiero destacar diversos programas de cooperación. Los más conocidos son los Programas de Uruguay Integra y Mejora de Gestión, que son financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo.

Me voy a referir específicamente a la financiación de este proyecto de patente de rodados. Los señores Diputados conocen los distintos acuerdos que hubo en el Congreso de Intendentes. El más significativo fue el del año 1995, en Paso Severino, donde las Intendencias definieron un rango de aforo y de nivel de alícuotas. Básicamente, las distintas Intendencias manejaban entre un 4% y 5%. Ese marco de acuerdo no fue cumplido por la totalidad de las Intendencias, pero significó un avance importante en términos de homogeneización de los datos vinculados al ingreso vehicular. Fue un proceso con distintos vaivenes, que no vale la pena considerar. Las Intendencias tomaron distintas actitudes en función de sus orientaciones, pero lo que sí es concreto es que llevó a determinado grado de dispersión en términos del cobro del tributo de patente de rodados.

Posteriormente, en el período 2005-2010 hubo distintos grados de acuerdo en lo que hace al funcionamiento del cobro de este tributo. Lo más importante a destacar fue el acuerdo del año 2007, que se aplicó en 2008, que tiene que ver con la fijación de una alícuota única del 4,5% para los nuevos vehículos, dejando atrás un readecuamiento de la situación. Todavía no hemos analizado los efectos totales. En los años 2010 y 2011 se produce una dispersión total en términos del cobro de este tributo, en la medida que las distintas Intendencias, por una u otra vía, abandonaron ese acuerdo que, si bien no era único, tenía un marco de referencia más homogéneo, variando las formas de empadronamiento, a pesar de que existía una ley nacional. Se fueron aplicando distintas formas de alícuotas que variaban del 2% al 4%. En ese sentido, me permito destacar, por un lado, la presencia de distintos valores que no fueron sometidos por las Juntas Departamentales y, por otro, la generación de distintos perjuicios, no solamente para las Intendencias que permitían empadronar los vehículos donde no debían sino para el funcionamiento de todo el sistema de ingresos vehiculares, porque existe una asociación importante entre las diferentes Intendencias que tienen ingresos no adecuados y la morosidad en la gestión de cobranzas de esas Intendencias. Vemos que ante un gran nivel de empadronamientos se da una situación de alta morosidad. En ese sentido, comenzamos a discutir con las Intendencias cuál sería la fórmula para determinar esos aforos únicos. La propuesta más lógica fue resolver el tema a partir del año 2012 en adelante, aplicando una alícuota común y tomando los controles, a los efectos de aplicar a distintos valores de aforo esa alícuota común.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me informan que ha llegado el Congreso de Intendentes, y no quisiera hacerlo esperar. Por tanto, propongo que privilegiemos la información de los artículos que están planteados desde el punto de vista económico, para que después los señores Diputados puedan hacer alguna consideración.

SEÑOR CABRERA.- Decía que para resolver este problema consideramos importante abocarnos a definir una estructura de aforo y de patentes para los vehículos anteriores al año 2011, de forma tal de no trasladar esta discusión a los vehículos anteriores al año 2002. En ese sentido, fue sustancial el aporte de las Intendencias cuando hicieron entrega de la totalidad del empadronamiento vehicular a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto.

La OPP se dedicó a establecer estas líneas de trabajo, y tomó sustancialmente la Categoría A, que comprende los vehículos de afectación particular, que constituyen el 85% de la recaudación del padrón vehicular. En ese sentido, se trató de simplificar los distintos modelos de ingreso y categorización de vehículos, y se estableció un fraccionamiento en función de franjas por año, teniendo en cuenta que más de la tercera parte del parque automotor Categoría A tiene una antigüedad de más de veinte años. Se definieron nueve franjas de afectación: de 1901 a 1975, de 1976 a 1980, de 1981 a 1985, de 1986 a 1991, del 1992 a 1995, de 1996 a 1999, de 2000 a 2003, de 2004 a 2007 y de 2008 a 2010. Aclaro que en breve vamos a incorporar el año 2011 en esta última franja.

Entre 1976 y 1991 hay un grado de dispersión muy chico entre los distintos valores de aforo y de patente de los vehículos. Por tanto, para esa franja se tomaron valores absolutos para todos los vehículos, en la medida en que no va a haber una diferenciación muy grande entre lo que pagan hoy y lo que van a pagar. En general, entre los propietarios de este tipo de vehículos se encuentran los que van a pagar menos. Para los vehículos anteriores al año 1975 se trató de homogeneizar los distintos criterios de las Intendencias.

Muchas Intendencias exoneran los vehículos anteriores a 1975, y otras los anteriores al año 1970. A fin de homogeneizar estos valores se tomó el siguiente criterio. Los vehículos anteriores al año 1975 estarán exonerados siempre y cuando se agregue la certificación de una evaluación técnica de las condiciones del vehículo. Del relevamiento que se hizo de todas las Intendencias, solamente una aplica el control vehicular en

términos de test. Las otras, básicamente cobran pero no dan una contraprestación con relación al servicio que se cobra. Esto es positivo en el sentido de que no solamente vamos a resolver el problema tributario sino a generar determinadas externalidades en términos de la unificación de este sistema de cobranzas.

Para los vehículos comprendidos entre los años 1976 y 1980 se establecerá una franja de un único valor, que será de $ 1.000. Los vehículos de 1981 a 1985 pagarán $ 1.500, y los de 1986 a 1991, $ 3.000. El resto de los vehículos se dividieron en tres categorías, siempre por franjas de años, y se categorizaron en económicos, medios y caros en función del valor mediano del modelo, del rango y del año.

Para los autos económicos se ubicó el valor de la patente por el valor del percentil 20 del modelo de rango y años. Para los vehículos medios se fijó el valor de la patente por el valor del percentil 40 del modelo de rango y años, es decir, por debajo de la media. Para los caros se fija el valor de la patente por el valor del percentil 70 del modelo rango y años. Estos vehículos tendrán un tope mínimo del orden de los $ 3.000, o sea que pagarán por encima de ese monto.

Voy a hacer una aclaración. No podíamos ubicarnos en la situación del más barato ni del más caro. Tuvimos una correlación en la cual básicamente se trató de una tendencia a la baja en términos de la mayoría de los vehículos afectados al parque automotor de la Categoría A. Se tendió a la baja y a la aplicación de un financiamiento para aquellas Intendencias que pudieran disminuir su recaudación por este efecto. De esta forma no trasladamos toda la responsabilidad a las Intendencias en términos de asumir en el caso concreto de sus contribuyentes algunos incrementos, sobre todo para aquellos que tenían una patente muy baja.

En resumen, de todo el parque automotor, el 69% de los propietarios de vehículos van a pagar menos de lo que están pagando en este momento. ¿Cuánto menos? Entre un 20% y un 30%. Un 4% va a pagar lo mismo y un 27% va a pagar más. Ese 27% se encuentra concentrado sustancialmente en los vehículos de alta gama, con un valor superior a los US$ 40.000. ¿Y cuánto más van a pagar? En el entorno de un 30%. En ese sentido, lo importante a destacar es lo siguiente. En lo que tiene que ver con el financiamiento, lo que se hace es definir un valor de patente. Es una propuesta del Poder Ejecutivo, que lo somete al Congreso de Intendentes, que es el que lo va a aprobar. Básicamente, desde el primer momento se sabía que algunos vehículos iban a pagar más y otros menos, y que toda la financiación de este proceso debería tener un aporte del Gobierno nacional. La definición de estos valores nosotros hicimos la propuesta técnica va a recaer en la soberanía del Congreso de Intendentes y de los distintos Gobiernos departamentales.

¿Por qué está establecido esto hasta el año 2015? Quiero ser claro en términos de cómo se financia esta situación. Va a haber un financiamiento por parte del Gobierno nacional, pero también va a haber un financiamiento de aquellas Intendencias que tienen un cobro diferente en términos del valor de la patente, es decir, aquellas que cumplieron los compromisos. Las Intendencias que tenían patentes de menor valor en general van a tener un incremento de su recaudación por el elevamiento del valor de la patente. Esto genera que esas Intendencias tengan un "surplus" en términos de desfinanciamiento. Las Intendencias que van a tener menos recaudación y que van a recibir más financiamiento serían las de Montevideo, Canelones, San José, Río Negro y Maldonado. Esto será solamente hasta 2015 que, según las previsiones establecidas, es la posibilidad de financiamiento que tiene el Gobierno nacional. En tal sentido, era importante la aplicación de este sistema a partir de 2012.

Este esquema de financiamiento es acordado en términos generales con los Intendentes y será resuelto por el Congreso de Intendentes. Habrá una disminución importante porque el 67% de los vehículos los que están en los niveles más económicos van a pagar menos y el 4% pagará lo mismo. Habrá una transferencia en términos de subsidio a los Gobiernos departamentales que tengan una recaudación menor que se va a dar hasta 2015 y esa erogación va a ser asumida por el Fondo creado por la ley que está en discusión.

SEÑOR SANDER.- El contador Cabrera decía que va a haber tres clases y yo entendí que era a partir de 1992, porque allí está el piso de los $ 3.000. Entonces ¿sería desde 1992 hasta 2010?

SEÑOR CABRERA.- Hasta 2011.

SEÑOR CÁNEPA.- Se habló de los impactos y de los subsidios, pero también me gustaría decir dónde se va a concentrar la solución a las deudas crónicas.

Las tres Intendencias que más van a recibir una solución directa con un aporte económico muy importante vinculado a su deuda con la UTE son Tacuarembó, Colonia y Flores, porque son las que tienen la mayor deuda histórica y con mayores problemas de refinanciación. Eso no nos permitió avanzar. Una de las propuestas acordadas con el Congreso de Intendentes es que a través del aumento del subsidio se da solución definitiva al endeudamiento crónico porque se consolida la deuda, se mantiene solo por IPC y se transfiere un 25% de ese aumento. Quiere decir que diez puntos de este aumento del subsidio es la transferencia directa al pago de la duda. Hablo del 10% sobre lo medido. Muchas Intendencias hoy no tienen la mayoría de su pago en medido. Por lo tanto, estamos hablando de que algunos pagos van a ser de décadas, porque son deudas que ya estaban previsionadas y que ya estaban pasadas a pérdida porque tenían demasiado tiempo. Ahora se recupera el dinero, se genera un mecanismo de subsidio para quienes no lo tenían y se premia a las Comunas que estén al día porque tendrán permanentemente un 10% más. El sistema está pensado de tal manera que se genera una solución de fondo al endeudamiento histórico y crónico, pero a las Intendencias que ya están al día al 2010 Montevideo, San José, Lavalleja, Maldonado y Soriano se les aumenta el subsidio. Todas deberán pagar el corriente. El 50% de este subsidio que termina en un 60% va a llegar a las Intendencias endeudadas y 10% a la deuda. El 60% va a llegar a las Intendencias que estaban al día. Por lo tanto, las Intendencias buenas pagadoras tienen un incremento del 10% porque es justo reconocer a aquellas que tuvieron un mejor desempeño.

Estamos convencidos de que el proyecto tiene un equilibrio importante, más allá de los aspectos políticos que seguramente hemos trasmitido al principio. En nombre del Gobierno nacional, quiero decir que este ha sido un esfuerzo enorme de todo el sistema: de los Gobiernos departamentales, de los señores Intendentes y del Gobierno nacional. Estamos convencidos de que este va a ser un punto de inflexión en el relacionamiento histórico entre las Intendencias, los Gobiernos departamentales y el Gobierno nacional porque va a permitir un marco de fortalecimiento claro y dará respuesta concreta a muchos de los reclamos históricos que los señores Intendentes, en distintas Administraciones y con diferentes colores políticos, siempre trasmitieron a la Administración Central.

Por último, quiero explicar por qué se trata de un proyecto de urgente consideración, siguiendo lo previsto en el numeral 7º) del artículo 168 de la Constitución de la República que refiere a la potestad del Poder Ejecutivo de enviar proyectos de ley con declaratoria de urgente consideración. Como se acordó con los señores Intendentes que el 1º de enero de 2012 debería estar iniciado el proceso ya dije que todos estábamos de acuerdo en que esa era uno de los requisitos necesarios, cuando culminó la etapa de acuerdo y de negociación, vistos los plazos para implementarlo y que era una urgencia saber si el Parlamento lo acompañaba, queríamos tener la certeza de contar con los plazos que nos brinda la Constitución para dar una respuesta concreta. Aclaro que hoy, tanto las Intendencias como el Gobierno nacional están invirtiendo en una cantidad de implementaciones como si este proyecto funcionase. Los señores Intendentes nos solicitaron un plazo cierto para resolver este tema y, por lo tanto, hicimos uso de este mecanismo de urgente consideración porque estamos convencidos de que se encuadra en el típico uso de la potestad constitucional.

Este Gobierno el señor Presidente de la República en particular tiene un enorme respeto por los tiempos parlamentarios, pero en este caso se entendió con los señores Intendentes que era importante enviar el proyecto con la urgencia que merece el tema, teniendo en cuenta la votación histórica que se diera en el Congreso de Intendentes.

SEÑOR MICHELINI.- La sesión de hoy estaba citada para la hora 9 y 15. Quiero dejar constancia de que yo llegué a la hora 10 porque, como había avisado previamente, tenía un compromiso en la Facultad de Derecho, donde dicto un curso de Derechos Humanos. A los efectos de no obstruir el trabajo de esta asesora, vine más tarde.

SEÑOR BEROIS.- Quiero saber cómo vamos a sesionar porque está esperando la delegación del Congreso de Intendentes. Si empezáramos a formular todas las preguntas, no sé hasta qué hora podríamos seguir con la sesión. Creo que todos los señores Diputados deben tener preguntas y el tiempo es escaso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Mi idea era trabajar hasta la hora 13; recién me entero de que algunos Diputados del Partido Nacional y del Partido Colorado ya tienen compromisos asumidos.

Recuerdo que la próxima semana vamos a trabajar los días miércoles y jueves y que en la siguiente vamos a votar.

SEÑOR CANTERO PIALI.- Creo que la sesión ha sido bastante desordenada y no por responsabilidad de la Comisión.

Como todos saben, este es un tema que viene con declaratoria de urgente consideración. Entonces, no creo de recibo que se nos diga que tenemos quince minutos para formular nuestras preguntas. En tal caso, habría que fijar una nueva audiencia con las autoridades aquí presentes y hacer pasar al Congreso de Intendentes para que puedan realizar su exposición.

Algunos estamos aquí desde la hora 9 esperando para hablar del tema. Se hizo una exposición de dos horas por parte del Secretario interino de la Presidencia, del representante de la OPP y del Ministerio de Economía y Finanzas; después analizaremos la versión taquigráfica, pero creo que en buena parte de esas dos horas se habló más de la historia que del proyecto en sí mismo. La verdad es que no nos parece adecuado que se nos reduzca a quince minutos la posibilidad de hacer preguntas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ya era sabido que hoy íbamos a trabajar más allá de la hora 12 y que esta semana no iba a haber dos reuniones. La semana pasada no estaban planteadas las reuniones de los señores Diputados del Partido Nacional ni del Partido Colorado.

La responsabilidad de haber comenzado tarde ya la asumió el Secretario interino de la Presidencia y pidió disculpas.

El Partido de Gobierno va a estar votando este proyecto después de la semana próxima. Si es necesario trabajar hasta más tarde, así se procederá; descartamos que las autoridades del Poder Ejecutivo vendrán las veces que se las convoque porque es una prioridad este segundo proyecto con declaratoria de urgente consideración.

SEÑOR CÁNEPA.- Dejamos constancia de la disposición permanente de todo el Poder Ejecutivo para considerar este tema.

Reitero que llegué media hora tarde a la Comisión porque tuve que atender otros compromisos de Gobierno; lamento haber generado el retraso en el trabajo de la Comisión. Reconozco que ha mejorado mucho la puntualidad de los señores Diputados. Yo fui miembro de esta Comisión por cinco años y antes no se comenzaba tan puntualmente.

Por otra parte, aclaro que la extensión de nuestra intervención fue fruto de la importancia del tema. En política muchas veces lo más importante es el proceso de un proyecto. En este caso estamos ante una iniciativa acordada con el Congreso de Intendentes. Por lo tanto, las resoluciones del Congreso de Intendentes y del Gobierno nacional, para nosotros, son clave en la decisión del Gobierno de enviar el proyecto con declaratoria de urgente consideración.

Estaremos a la orden para coordinar nuevas entrevistas a fin de evacuar las dudas de los señores Diputados.

SEÑOR PRESIDENTE.- El jueves de mañana haríamos las consultas a las cátedras y, si es posible, luego del mediodía recibiríamos a la delegación del Poder Ejecutivo.

SEÑOR CÁNEPA.- Jueves y viernes de la semana próxima no voy a estar en el país porque estaré en una misión oficial de dos días, pero los demás integrantes de la delegación del Poder Ejecutivo van a poder contestar las preguntas.

Insisto: la voluntad es escuchar y responder los planteos y consideraciones de los señores Diputados.

SEÑOR CASAS.- Sería importante que si los técnicos que hoy nos visitan poseen algún dato con respecto a alguna escala de valores, años, importes y cómo afectaría este proyecto a nivel de las

distintas Intendencias, lo dejaran para contar con esa información para la próxima semana.

SEÑOR CÁNEPA.- Como lo ha explicado el contador Cabrera y como ha trascendido públicamente, en las reuniones con los Intendentes se les dio una proyección y se hizo una evaluación en conjunto. Se acordó una propuesta con respecto a la unificación de patentes del 1º de enero del año 2012 hacia atrás; queda claro que hacía adelante habrá un aforo único, por lo tanto, la patente va a ser igual para todos. La unificación era lo más complicado y en ese sentido hay una propuesta que es la que planteó el contador Cabrera. No tenemos problema en acercar información, pero el problema es que después se interpreta que esa información está vinculada a la votación de este proyecto de ley.

Este proyecto habilita un mecanismo y un diseño institucional estableciendo criterios para poder lograr el cobro de una patente única. De hecho no fija nada. Estos no necesariamente son los valores ni las franjas; eso lo terminará resolviendo el Congreso de Intendentes de acuerdo a la ley. Esta es una propuesta acordada. Seguramente es razonable para el inicio, pero quiero dejar constancia clara de que no deseamos que se genere una confusión conceptual de que este proyecto de ley está atado a una solución puntual o específica. Ello no depende de esta ley, sino del diseño y de acuerdos posteriores a los que se llegue luego de la aprobación de esta iniciativa.

Con la salvaguarda de que estos son datos que los Intendentes nos han solicitado mantener en reserva porque pueden tener un impacto y se pueden generar falsas expectativas en la población y elementos de confusión no deseados por quienes estamos en esta Comisión sobre informaciones que no son certeras no son datos oficiales, sino propuestas de trabajo, luego de hacer las consultas con los Intendentes y de haber llegado a un acuerdo podremos satisfacer la solicitud del señor Diputado Casas.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de la delegación del Poder Ejecutivo.

(Se retira de Sala una delegación de autoridades del Poder Ejecutivo)

(Ingresa a Sala una delegación de la Mesa del Congreso de Intendentes)

—— La Comisión tiene el agrado de recibir al Presidente del Congreso de Intendentes, doctor Marcos Carámbula y al consejero, señor Humberto Castro. El doctor Walter Zimmer nos anunció que está saliendo del aeropuerto hacia aquí.

SEÑOR CARÁMBULA.- En nombre del Congreso de Intendentes agradecemos la invitación y, además, la celeridad con que la Cámara está trabajando en un tema de tanta importancia.

En segundo término, el Congreso de Intendentes ha resuelto que la Mesa concurra a estas instancias en nombre de todo el Congreso, pero lamentablemente, en función de la premura con que fuimos convocados, el doctor Zimmer, Primer Vicepresidente del Congreso de Intendentes e Intendente de Colonia, está en camino y el Intendente de Rivera, doctor Osorio, no pudo asistir debido a que recibía una visita de técnicos en Rivera en el marco de sus proyectos de cooperación, por lo que pide excusas.

Para que la Comisión pueda trabajar le entregaremos toda la documentación que hace referencia a las resoluciones que ha tomado el Congreso en este período y algunos antecedentes de resoluciones del período anterior.

El Congreso de Intendentes está unánimemente conforme con esta propuesta ahora en consideración del Poder Legislativo. Se llegó a un acuerdo con el Poder Ejecutivo en un tema que todos sabemos lleva cincuenta años sin solución, con distintas coyunturas político institucionales.

En tiempos de la dictadura se intentó llegar a una patente única, pero a pesar de las condiciones político institucionales que reinaban en ese momento no se pudo lograr.

Todos sentimos que era tiempo de encontrar soluciones y acordamos con el Poder Ejecutivo en una tarea que se desarrolló durante el último año trabajar sin pausa para llegar al acuerdo que hoy está a consideración del Poder Legislativo.

Quiero subrayar la voluntad expresada por el Presidente de la República en tres oportunidades; creo que el liderazgo que ha tenido el Poder Ejecutivo en este tema ha sido fundamental.

El Presidente Mujica ya electo, pero antes de asumir su cargo, el 22 de diciembre de 2009 concurrió al Congreso de Intendentes el cambio de autoridades iba a ser en mayo y nos planteó su compromiso. Dijo que si este Cuerpo y el conjunto de los Intendentes no han podido definitivamente superar el problema de las patentes que lleva tantos años, "uno tiene que empezar por reconocer la enorme dificultad real que tiene este asunto". Dijo que lo peor es no reconocer el hecho y que el futuro Gobierno "en la medida que por amplísima mayoría los Intendentes lo vieran necesario puede tratar de instrumentar otro tipo de soluciones". Pero señaló que el Gobierno "no va a plantear por sí ni ante sí, porque se le ocurra"; solo lo hará en el caso de que haya "una mayoría explícita de las Intendencias que lo solicite".

A partir de esa voluntad expresa del Presidente, hicimos una reunión de todos los Intendentes en Anchorena donde se puso sobre la mesa no solo el problema de las patentes, sino una serie de temas en los que estamos trabajando: alumbrado, residuos, caminería rural, maquinaria.

El 22 de febrero de 2011, ya siendo Presidente de la República, concurrió nuevamente y volvió a expresarnos algo que para nosotros fue fundamental. Decía que desde el punto de vista del Ejecutivo es posible encontrar una salida a este asunto porque "existe voluntad política y existe con qué solucionar el problema" por parte del Poder Ejecutivo, asegurando recursos que ayuden a sostener el piso de los ingresos normales de cada una de las Intendencias. Señaló que la fórmula a recorrer necesita definir un valor único de la patente que tiene que ser menor al actual, por lo menos en términos promedio. Dijo que se necesitaba la administración de los recursos que en aquel momento significaban una recaudación global de US$ 160:000.000, y que la voluntad expresa del Gobierno era asegurar esa transición a través de alguna forma global de recaudación que asegure la voluntad política y efectiva del Gobierno Central. Remarcó que esto supone lograr un acuerdo, aceptar un mecanismo de cobranza y aceptar que va a haber compensación donde haya disminución de recaudación. Y enfatizó que esto tenía que desembocar en una ley de acuerdo nacional para dar seguridad porque después no se puede ir para atrás. Y al final expresó que esto se daba ahora o nunca.

Finalmente, en la reunión del 15 de setiembre en la que por unanimidad se aprobó este proyecto, el Presidente reafirmó y presentó esta propuesta.

Quiero manifestarles que hubo una voluntad expresa del Poder Ejecutivo y un trabajo de equipo entre el Poder Ejecutivo y el Congreso de Intendentes que permitió por primera vez tener toda la información sobre el tema que era muy desigual, muy dispar: cada una de las Intendencias tenía regímenes diferentes, distintos sistemas de recaudación, distintos valores, pero por primera vez, en ese trabajo en sintonía con el equipo de Gobierno pudimos disponer de toda la información necesaria para abordar este tema. En el Congreso de Intendentes que se realizó en Tacuarembó se marcó una hoja de ruta, acordada con el Presidente de la Mesa en aquel momento, Wilson Ezquerra, que se fue cumpliendo rigurosamente hasta llegar al 15 de setiembre.

Quiero expresar que, para nosotros, la patente es uno de los grandes temas en principio, nos parece fundamental poder resolverlo que tenemos para analizar con carácter de país; el alumbrado público que también está a consideración de la Comisión, tal vez no tiene tanta trascendencia en su difusión, pero a mi entender es tanto o más importante para la calidad de vida de nuestra población el acuerdo al que llegamos en esa materia. Están planteados otros tres grandes temas: una política nacional en materia de residuos, con una visión regional; una política nacional en materia de caminería y de infraestructura, con una mirada regional, y una política en materia de maquinaria.

El cuarto aspecto que quiero subrayar es la voluntad unánime de los diecinueve Intendentes que representan a los distintos departamentos. Nosotros vamos a entregar la versión taquigráfica de la expresión de cada uno de los Intendentes con motivo del acuerdo, pero nos parece muy importante subrayar lo siguiente. En su momento, el Presidente pidió un acuerdo de la mayoría de los Intendentes, pero la declaración del Congreso de Intendentes, que se aprobó por unanimidad, establece: "El Congreso Nacional de Intendentes aprueba en general los proyectos de creación de un sistema único de cobro de ingresos vehiculares y de subsidios para la extensión y fomento de la eficiencia energética de los sistemas de alumbrado público departamentales.- El trabajo de los legisladores dará sustancia y debida forma a este histórico acuerdo, que viene a eliminar por un lado distorsiones y conflictos, y por otra parte a contribuir a la seguridad de los ciudadanos". Esta declaración fue firmada por todos los Intendentes y votada por unanimidad.

Ingresando a la consideración del proyecto en particular, deseo trasmitir algunas de las expresiones de los Intendentes, porque me parece que explicitan el ánimo que se tuvo en esa reunión. En esa oportunidad, el señor Intendente Botana expresó: "Sin dudas estamos viviendo un día histórico, donde además los que somos defensores acérrimos de las autonomías de los departamentos y de la libertad de decisión en los temas que son de nuestra competencia, fuimos siendo movidos a lo largo del tiempo hasta asumir conciencia de las distorsiones que estaba generando este tema del desencuentro de las patentes. Distorsiones, desencuentros, dificultades de acuerdo, conflictos entre Intendencias. La imposibilidad de crecer juntos y de avanzar y defender temas comunes, sencillamente por una defensa que al final de cuentas uno no sabe dónde está la razón de tenerla".

En esa misma sesión, el Intendente de Salto, el señor Coutinho, expresó creo que refleja lo que todos sentimos: "Compartir este día histórico, la alegría de que el gran beneficiado de hoy es el uruguayo que vive en cada uno de nuestros departamentos.- Hoy ganó la gente, que va a pagar menos su patente, y ganó la gente que como siempre tendría que haber sido, va a recorrer cada uno de nuestros departamentos sin importar qué chapa usa o qué chapa utiliza.- Me parece que hoy gana el Uruguay, gana el uruguayo y que definitivamente en varios temas no somos diecinueve patrias, somos una patria sola y que en realidad a este Intendente lo deja orgulloso el pertenecer a esta Institución que es el Congreso y lo deja orgulloso el ser parte y colega de estos amigos Intendentes que definitivamente, durante todo este tiempo, hoy estamos reunidos para celebrar, pero muchas veces esperamos tiempos difíciles, tiempos duros".

El acuerdo que está a consideración de la Cámara de Representantes establece el fideicomiso en materia de administración del cobro de las patentes. Allí está claramente explicitado que la recaudación pertenece como debe ser por entero a las Intendencias. O sea que se establece un mecanismo de cobro y la obligación de reintegrarlo de inmediato, como corresponde, a cada una de las Intendencias. Nos parece muy importante resaltar ese aspecto.

También consideramos importante marcar que el proyecto incorpora el cobro de otro tipo de conceptos, como las multas, recargos y mora, que hoy tenemos dificultad en percibir en la medida en que cada una de las Intendencias controla los autos empadronados en su departamento. Esto facilita poder poner al día el pago de patentes, de multas y demás, situación que en la actualidad las Intendencias no estamos en condiciones de hacer.

Queremos subrayar que en la Comisión que tiene a su cargo la administración del fideicomiso que se crea, tienen participación el Congreso de Intendentes y el Poder Ejecutivo, pero el Congreso de Intendentes tiene una participación mayor, estando a su cargo la administración del fideicomiso.

Asimismo, en una de las sesiones del Congreso de Intendentes, el señor Intendente Besozzi hizo un planteo a nuestro entender, con razón con relación a uno de los aspectos que tiene que ver con la autonomía de nuestros departamentos. Expresó cuánto había que analizar desde el punto de vista de las autonomías el hecho de que automóviles que circulaban por cada uno de nuestros departamentos estuvieran empadronados en otro departamento. De alguna manera, se incorporó el concepto de que la pérdida de autonomía también es la pérdida de recaudación en función de que los autos que se debían empadronar en cada uno de nuestros departamentos, de acuerdo con la ley, no se hiciera así.

Quiero resaltar dos aspectos más. Uno de ellos tiene que ver con el alumbrado. Este proyecto que remite el Poder Ejecutivo implica incrementar el subsidio que se generó en el período de Gobierno anterior, del doctor Tabaré Vázquez, un 30%. Los Gobiernos departamentales nos hicimos cargo del alumbrado público, precisamente, a partir del período de la dictadura. Hasta ese momento, el alumbrado era parte de la responsabilidad de UTE. Hoy, es responsabilidad de los Gobiernos departamentales. En la enorme mayoría de las situaciones, lo que se recauda por tasa de alumbrado no alcanza a cubrir el consumo de energía. A eso hay que incorporar, además, lo que implica la colocación de aparatos, inversión, mantenimiento, equipamiento, etcétera. En el período anterior, el subsidio de un 30% era un hecho a favor; hoy, este incremento que se da progresivamente desde un 30% hasta un 60% tiene una gran virtud. El primer incremento, de un 10%, permitirá que las Intendencias que tenemos deudas catorce de diecinueve podamos absorberla. Al mismo tiempo, el incremento progresivo del subsidio dará como gran ventaja que se pueda invertir, de acuerdo con lo que está planteado en el proyecto que tienen a consideración, en eficiencia energética. Nos parece que este es un paso muy importante.

El proyecto también incorpora el concepto de que podamos equiparar la tasa de alumbrado al consumo de energía. De esa forma, equilibramos las cuentas y, a futuro, podremos trabajar de otra manera, en algo que es fundamental para la calidad de vida de nuestra gente. Todos ustedes son Diputados, muchos de ustedes del interior del país, y saben que el alumbrado es fundamental en la calidad de vida de la gente: hace a la seguridad pública, a la calidad del espacio público en el que se vive. Entonces, nos parece que esta solución del alumbrado público es realmente de enorme trascendencia.

Finalmente, queremos subrayar que los diecinueve Intendentes que han aprobado este acuerdo por unanimidad lo han puesto por encima de todo, por encima de los intereses de cada departamento. Nos parece que eso fortalece el prestigio de las instituciones, no solo del Congreso de Intendentes, sino del Poder Ejecutivo, en función de que no era serio para Uruguay que este problema se prolongara sin poder definirlo.

Creemos que todo lo que se ha trabajado durante más de un año con el Poder Ejecutivo permite si es voluntad del Poder Legislativo aprobar este proyecto de ley superar y consolidar un proceso institucional de importancia. Como decía un Intendente, se trata de un entendimiento nacional que sentimos que realmente hace bien al país.

Deseamos resaltar que ha habido Gobiernos departamentales e Intendentes en particular que han mirado más allá de su perspectiva departamental al encuentro de esta solución. Consideramos que es bueno señalar ese aspecto. Pongo como ejemplo el Intendente de Colonia, que fue uno de los Intendentes con los que, sin duda, tuvimos diferentes opiniones sobre este tema en el período anterior; sin embargo, puso por encima de las consideraciones particulares de su departamento la voluntad explícita de acordar, y así actuaron todos los Intendentes.

Por lo tanto, queremos remarcar que aquí ha habido una política clara con el fin de encontrar soluciones.

Sin duda, es un proyecto que el Parlamento tendrá posibilidades de mejorar y enriquecer. Nosotros seguiremos trabajando con el Poder Ejecutivo durante este mes en el ajuste de las tarifas, tal como marcan los períodos para que el sistema único de patentes se ponga en marcha a partir de enero de 2012; junto con el Poder Ejecutivo, con el Ministerio de Economía y Finanzas y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto estamos analizando algunas modificaciones. Pero se está poniendo en marcha una herramienta que entendemos hace muy bien al país.

SEÑOR CANTERO PIALI.- Se ha mencionado que hay una serie de franjas para determinar el costo de tributo, que se pagaría o no dependiendo de los vehículos. En ese sentido, los autos anteriores a 1975 no tendrían costo, y se cobrarían $ 1.000 a partir del año 1976. Concretamente, quiero saber qué evaluación hizo el Congreso de Intendentes al respecto. El señor Secretario interino de la Presidencia de la República expresó que eso se determinó en función de lo que ya tienen establecido las Intendencias, pero me gustaría saber si el Congreso de Intendentes tuvo presente, por ejemplo, las recomendaciones de la UNASEV en cuanto a la seguridad en los vehículos. La situación debería ser inversa. Si el concepto de las patentes es que se debe pagar porque los vehículos rompen las calles por las que circulan, tendría que ser al revés porque los autos más nuevos son los que menos rompen, los que menos contaminan y los más seguros.

También se determina que para fijar esa patente habría una certificación técnico vehicular que funciona solo en algunos departamentos; el señor Secretario interino de la Presidencia de la República expresó que solo un departamento la usa, pero yo creo que son dos o tres. No me queda claro si es solamente para los autos anteriores a 1975, que son los que no van a pagar. ¿Este control técnico vehicular va a ser obligatorio para los anteriores al año 1975 o para todos? ¿Qué pasa con las dieciséis o diecisiete Intendencias que hoy no tienen ese control? ¿Dónde se va a hacer ese control?

SEÑOR CARÁMBULA.- Es muy pertinente la pregunta que hace el señor Diputado. Efectivamente, nosotros tenemos una comunicación constante con la UNASEV, y permanentemente estamos articulando acciones con sus autoridades. Los temas de seguridad son un enorme desafío para nosotros. En este caso concreto, se acordó que para que los autos de 1975 hacia atrás sean exonerados tendrán que presentar un control vehicular técnico que asegure que su circulación no genera perjuicios desde el punto de vista de la seguridad ni ambiental. También es voluntad del Congreso de Intendentes teniendo en cuenta que es una situación desigual ir extendiendo criterios comunes en materia de pautas

de control vehicular técnico a todos los vehículos. Hay diferentes situaciones en cada uno de los departamentos, pero existe el compromiso de avanzar en este sentido. Asimismo, nos hemos propuesto el seguimiento del vehículo con un sistema de carácter nacional en materia de empadronamiento, transferencias y multas. En este sentido, hoy en día existen situaciones muy desiguales. Esta herramienta, sobre todo desde el punto de vista de la información de que disponemos y que se pone en marcha, nos va a permitir avanzar en ese sentido. Este es un compromiso explícito del Congreso de Intendentes con los autos de 1975 hacia atrás, y a futuro se procura avanzar hasta cubrir todos los vehículos.

SEÑOR ESPINOSA.- Quiero destacar la nobleza de espíritu de este proyecto, pero no sería noble con mi pensamiento y mis ideales si no dijera que tengo matices, que no son para desarrollar en este momento sino que necesitan de un análisis político que haré oportunamente.

Voy a hacer algunas preguntas. De acuerdo con el artículo 2º, quiero saber por qué se piensa en un plazo inicial de quince años. Parecería ser un período un poco largo. Tampoco nos queda claro cuál es la injerencia que va a tener la Comisión de seguimiento en las políticas que se van a instalar al principio y en las futuras transformaciones. Me pregunto por qué en la integración de la Comisión nosotros siempre estamos defendemos ese posicionamiento no se incluye un delegado del Congreso Nacional de Ediles. Si bien entendemos la importancia de los Intendentes en los Gobiernos departamentales, creo que quienes palpan, sienten y conviven cotidianamente y son los oídos de los reclamos populares son los Concejales y los Ediles. No entiendo por qué no se previó su inclusión en esta Comisión de seguimiento.

Por último, quiero consultar si existe en poder del Congreso de Intendentes algún informe jurídico que determine lo que a nuestro entender es una clara inconstitucionalidad. Quiero saber cuál es la opinión que tiene el Congreso con respecto a las sanciones que en el propio texto legal se establecerían eventualmente por parte del Poder Ejecutivo ante el incumplimiento de la propuesta presentada.

Tengo muchos más análisis pero son de corte político y, por lo tanto, los realizaremos oportunamente.

SEÑOR CARÁMBULA.- En primer lugar, con respecto a los tiempos, lo que acordamos con el Poder Ejecutivo fue que en las dos fases 2012 y 2015 el objetivo es la continuidad del proyecto sobre la base de asegurar a todos los Gobiernos departamentales recaudar lo previsto a nivel presupuestal. Eso nos parece fundamental, ya que todos presupuestamos en función de una previsión de recaudación de patentes. Este proyecto tiene la gran ventaja de asegurarnos ese sistema.

En segundo término, se está produciendo la transformación del parque automotor, y esa es la gran apuesta de este proyecto. En los últimos años hay entre 40.000 y 45.000 autos nuevos, lo que marca una tendencia. Por tanto, acordamos con el Poder Ejecutivo que quince años es un tiempo razonable y da la certeza de que el parque automotor del Uruguay se va a ir ordenando.

En tercer lugar, en lo que tiene que ver con la inclusión de los Ediles, todos sabemos y sobre todo el señor Diputado Espinosa, que ha sido parte del ejecutivo de nuestro departamento que en los Gobiernos departamentales tenemos roles diferentes. Una cosa es el ejecutivo y otra el organismo de control, como es la Junta Departamental. Desde luego, los Gobiernos departamentales tenemos siempre en cuenta la opinión de la Junta Departamental. A la hora de acordar lo que tiene que ver con el seguimiento de este proyecto, los Intendentes necesariamente vamos a tener en cuenta el rol de control y legislativo de la Junta Departamental y, en particular, de los Ediles, no solo porque lo establece la Constitución sino por convicción.

Por último, como los señores Diputados saben, el Congreso de Intendentes es un órgano constitucional, que tiene su propia normativa y carta orgánica. En la resolución del 13 de enero de 2011 acordamos por unanimidad, al mismo tiempo que se encomendaba a la Mesa trabajar con el Poder Ejecutivo en la creación y armado de este proyecto, el Punto 4 que dice: "El cumplimiento del compromiso precedente, y de lo que se acuerde en el trabajo junto con el Poder Ejecutivo, deberá ser tenido en cuenta al determinar la distribución de recursos que aporte el Gobierno Nacional a los Gobiernos Departamentales".

El Congreso de Intendentes acuerda quinquenalmente con el Poder Ejecutivo la distribución de las partidas que la Constitución genera para los Gobiernos departamentales. Concretamente, me refiero al artículo 214. Esto es parte del rol constitucional que tiene el Congreso de Intendentes. En el mismo sentido, en el período

anterior los Intendentes acordamos que estas partidas estuvieran vinculadas a los compromisos de gestión. Me refiero, por ejemplo, a estar al día con el Banco de Previsión Social y con los servicios públicos. En función de esto se acuerda y se cumple con las partidas. Puedo decir que durante el período anterior y en lo que va de este se ha cumplido religiosamente con la partida, así como los Intendentes hemos cumplido con los compromisos de gestión. En este caso se incorpora, reitero, el concepto de cumplir con este acuerdo de carácter nacional a los compromisos de gestión. Eso lo acordamos los diecinueve Intendentes por unanimidad. De más está decir que hubo antecedentes donde los Intendentes nos pusimos de acuerdo. Está el famoso acuerdo de Paso Severino sobre la patente única. Luego, en el período anterior en el 2007-2008, también acordamos sobre este tema, pero por distintas razones, por circunstancias diferentes y con Gobiernos departamentales distintos, esto no se cumplió. En esta instancia acordamos con el Poder Ejecutivo y el Congreso de Intendentes por unanimidad que debíamos establecer este compromiso así nos avala el mandato constitucional que tiene el Congreso de Intendentes como parte de los compromisos de gestión.

SEÑOR ESPINOSA.- Quedó pendiente la pregunta referida a la inconstitucionalidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- No quise intervenir porque no sabía cuál había sido el alcance que le había querido dar el señor Diputado Espinosa y si el Presidente del Congreso de Intendentes lo había entendido. El señor Diputado se refirió a inconstitucionalidades, pero no puntualizó cuáles. Si el señor Diputado desea le puedo ceder nuevamente la palabra para ver si el señor Presidente del Congreso está en condiciones de contestar. De lo contrario sería parte de una discusión que daríamos nosotros con los catedráticos.

SEÑOR ESPINOSA.- La sanción del Poder Ejecutivo, retirando fondos del Estado por el incumplimiento de ese acuerdo, nos parece una gravísima injerencia que interpretamos como una violación a la Constitución.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entiendo que cuando el señor Presidente del Congreso de Intendentes dijo que ya estaba contenido en los compromisos de gestión quiso hacer referencia a que no era una norma que se incorporara de nuevo acá.

SEÑOR CARÁMBULA.- No. Está incluido en el Presupuesto Nacional.

SEÑOR CANTERO PIALI.- Quiero solicitar al señor Presidente del Congreso de Intendentes algunas informaciones. Por ejemplo, deseo saber a cuánto asciende la morosidad de la patente en cada departamento. Asimismo, quisiera contar con datos sobre la facturación por electricidad, que tiene que ver con el alumbrado público.

Otra cosa que sería muy interesante para poder analizar este tema en su integralidad es conocer la situación actual de las patentes por vehículo, por año y por departamento, y cuál sería en el futuro en el caso de que se aprobara este proyecto tal cual está. Me parece interesante contar con esa comparación para ver la evolución porque, si bien se han manejado números, otra cosa es mirarlos en el papel.

Agradezco mucho si nos puede acercar lo solicitado.

SEÑOR CARÁMBULA.- Con muchísimo gusto. Una de las grandes ventajas que ha surgido del trabajo de este proyecto es la actualización de toda la documentación a nivel nacional, Intendencia por Intendencia. Así lo disponen el Congreso de Intendentes y la OPP.

SEÑOR ASTI.- Dentro de las solicitudes de información que están formulando, queremos agregar alguna.

Se ha manifestado por parte del Congreso de Intendentes lo histórico de este acuerdo al que se ha llegado con el Poder Ejecutivo. Todos han dejado de lado sus intereses particulares en lo que refiere a los ingresos de cada departamento. Creemos que ha habido distintas actitudes en el correr de estos años y lealtades institucionales en cuanto a la forma de actuar de los distintos Gobiernos departamentales, a pesar de acuerdos

existentes a nivel del Congreso de Intendentes. Nos gustaría conocer la evolución del total de ingresos por patente de rodados por departamento desde 2004 en adelante.

SEÑOR CARÁMBULA.- Es bien importante la documentación que solicita el señor Diputado Asti.

(Ingresa a Sala el señor Intendente Zimmer)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión da la bienvenida al Intendente Walter Zimmer y le agradece la voluntad de comparecer ante la Comisión.

SEÑOR CARÁMBULA.- En cuanto a la pregunta que hacía el señor Diputado Asti, me temo que no tengamos toda la documentación desde 2004 a la fecha porque hay una información desigual en ese sentido. Con gran esfuerzo se ha logrado sistematizar la información de los últimos años. De todas maneras, con todo gusto brindaremos retrospectivamente toda la información posible. El Congreso tiene información general que con todo gusto acercaremos a la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero informar al señor Intendente Zimmer que el Presidente del Congreso de Intendentes hizo una intervención respecto al alcance que le daba al acuerdo. Después se hicieron algunas preguntas por parte de los señores Diputados. Le concedo la palabra para conocer qué valoración hace con respecto al acuerdo que se ha logrado.

SEÑOR ZIMMER.- Quiero dejar constancia de que no pude llegar más temprano. Vengo directo del aeropuerto.

Ingresamos en el Gobierno departamental en el año 2005. Al igual que el Intendente Carámbula, comenzamos a trabajar en el Congreso de Intendentes. En el departamento de Colonia nos encontramos con una situación bastante difícil de resolver. Se trataba de la pérdida del 34% de los vehículos automotores que se iba para otros lados. El tema no es nuevo. Todos saben que tiene cuarenta años. Es una historia vieja, que tiene sus vaivenes. En junio de 2007 tomamos la decisión de bajar la patente notoriamente, como forma de llamar la atención frente a la situación de inequidades.

Esa medida fue tomada porque no se discutía, no había número y no se llegaba nunca a un acuerdo. En definitiva, no había voluntad política de resolver un tema que a Colonia la estaba perjudicando enormemente. En ese momento, Colonia tenía un valor de patente similar a la de Montevideo, que es la más cara. Creo que coincidía con Tacuarembó, Río Negro, Soriano y algunos departamentos más. Eso creó una situación de sorpresa y de conversaciones y luego se intentó llegar a un acuerdo, que solo duró cuarenta y ocho horas. Como se hizo un acuerdo en base a la buena voluntad, la expresión de deseo llevó a que algunos departamentos, por la vía de la premiación por pago contado o por buen pagador, distorsionaran el valor de la patente. Si se rebaja un 50% por buen pagador y un 20% por pago contado, se está llevando la patente a un precio muy inferior al de Colonia. Con ese mecanismo, otros departamentos esquivaban el acuerdo de buena voluntad.

Luego hubo discusiones y yo puse buena voluntad para llegar a un acuerdo. Dije que no iba a hacer ningún acuerdo si no había un equilibrio y un mismo auto pagaba lo mismo en todos lados. Con o sin premio, ese auto debía pagar lo mismo en todo el territorio nacional. Creo que todos los Intendentes reconocemos que no tuvimos la visión ni la fuerza política necesaria como para encontrar una solución a este conflicto. El señor Presidente de la República se ofreció a participar para dar una solución. Frente a esto, empezaron las rondas de negociaciones. Se conversó con el señor Cánepa quien, en nombre del señor Presidente de la República, se hizo cargo del diálogo. Se nos fue citando uno a uno y se maduró una idea. Algunos Intendentes plantearon problemas y se los contempló o no.

Si bien no tenemos claro algunos puntos, sabemos que debemos dar un punto final a este tema. Yo asumí un compromiso con el señor Presidente de la República porque tenemos problemas más graves en este país. Cuando hoy abrí las páginas del diario, advertí que la patente es un tema que hay que resolver. Hay que buscar equidad y defender la patente a la baja, es decir que ningún auto pague lo que se abona hoy en Montevideo. Además, eso afecta el mercado automotor porque la gente comienza a comprar autos usados. Estamos en épocas de gestión y de Gobierno, no en épocas preelectorales. Por lo tanto, tenemos el

compromiso con la población de llegar a buen puerto en todos los temas que atañen a la gestión departamental y nacional.

Con lo que se conversó con respecto a las patentes, estamos arreglando el tema de los vehículos de US$ 15.000 a US$ 18.000, que son los que usa la gente para trabajar. Los autos de mayor gama pagarán un poco más. Yo sé que esto tiene un costo político para mí. Nadie es ajeno a que Zimmer en Colonia va a pagar un costo político. Hay mucha gente que tal vez me votó porque bajé la patente y ahora, si tengo alguna chance de seguir en el ámbito político, probablemente no se alinee conmigo. Pero es un costo político que vale la pena porque podemos dar el punto final al tema. De todos modos, creo que no va a haber vehículos que paguen más que ahora. El costo de la patente siempre estará a la baja, inclusive en ese tipo de autos.

Todo esto viene atado a un paquete que para las Intendencias es muy caro: las deudas con UTE por el alumbrado. Esto también está relacionado con la seguridad. Con la caducidad de la deuda, pagándola en un largo plazo, podemos avanzar en el alumbrado público. Todos saben que la gente en los barrios y la Policía nos piden a gritos iluminación para tener mayor seguridad, y hoy no lo podemos hacer. Con el cambio por lámparas de bajo consumo estamos llegando a más lugares con menos gasto y con mayor presencia. Son elementos que se van sumando.

No voy a hablar de la posible inconstitucionalidad de alguna parte del proyecto. Yo fui uno de los que hablé del tema y la Suprema Corte de Justicia dijo que no se afectaban las autonomías. Quiero una solución para un problema urgente, no para nosotros como gobernantes sino para la población que va a recibir los beneficios.

Si esta solución no sale ahora, deberemos tener salvoconductos. De lo contrario, la próxima etapa será que cada auto que entre a Colonia deberá tener los documentos que justifiquen que la persona vive en el departamento. Entonces, deberemos andar muñidos de una carpeta con documentos para entrar a cualquier departamento. Si vamos a recorrer seis departamentos en veinticuatro horas, deberemos presentar seis veces toda la documentación. Creo que no deberíamos caer en ese tipo de errores y de horrores. En su momento, yo fui el que pateé el tablero para despertar la modorra sobre el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero manifestar una preocupación que surge del proyecto para que se maneje en el Congreso de Intendentes.

En primer lugar, quiero señalar que estamos ante un gran proyecto. Sin embargo, tengo una duda. En la creación del sistema único de cobro de ingresos vehiculares que tiene como finalidad realizar las gestiones necesarias para el cobro del tributo de Patente de Rodados de los vehículos automotores empadronados en cualquier departamento se agregan los recargos por mora, deuda, etcétera y las multas. Estuve hablando de eso con dos Intendentes que son colegas médicos. Soy enemigo del cobro del acto médico, surgido en 1992. Pero acá hay actos profesionales que la lógica de los hechos ha ido desarrollando como un derecho adquirido como, por ejemplo, el de los inspectores de tránsito que tienen la responsabilidad de educar, de ordenar y eventualmente de fiscalizar y de sancionar.

Se ha generado una industria histórica en este país porque los inspectores van colgados del cumplimiento de su función. ¿Qué quiero decir con esto? Que el tema de la multa debe ser condicionado defiendo a los contribuyentes de mi departamento, que es el que tiene más autos circulando, pero también a los de otros departamentos porque, dada la centralidad del Uruguay, tienen que ingresar a Montevideo para que la multa pueda ser convalidada de forma fehaciente. Todos sabemos que se pueden apelar las multas.

Si me ponen una multa en un departamento que está a 400 kilómetros de donde vivo, por un valor más bajo de lo que me sale cargar el auto con nafta para ir hasta ese departamento con el fin de apelar la multa y volver, podemos abrir el ambiente a una especie de estímulo de la demanda del cumplimiento de la función, para decirlo de manera académica. Por lo tanto, quisiera que tuviesen presente que cuando acuerden cómo va a funcionar el sistema de regulación de la multa, esta deba ser fehacientemente comprobada. De lo contrario, vamos a abrir la guerra de las multas. Vamos a superar la guerra de las patentes para ingresar a la de las multas. No quisiera que pasáramos de una etapa de guerra a otra. Es un pedido para la defensa del contribuyente.

SEÑOR YANES.- Quiero plantear el tema de la financiación de las multas y la posibilidad de pagarlas en cuotas. En nuestro departamento se pagan al contado y eso genera complicaciones.

Por otra parte, me gustaría saber si se tomó en cuenta el caso de los vehículos con atrasos. No me refiero a los de 1975 para atrás porque no pagarían, pero quisiera saber si hay algún tipo de facilidad previsto en el mecanismo o si quedará en manos de las Intendencias.

SEÑOR ZIMMER.- Con respecto al tema planteado por el señor Diputado, aclaro que estamos en contacto con la UNASEV, que ha sido fundamental por la gravedad de los accidentes de tránsito. También está en juego la ley de tránsito que se votó en el Parlamento, aunque también tiene algunos visos de inconstitucionalidad. Esta norma también viola alguna autonomía pero creo que la seguridad ciudadana está por encima de cualquier otra cosa

Creo que se actuó con urgencia por el tema del alcohol y la figura del manejo imprudente.

Hace muchos años que el Congreso de Intendentes elaboró un sistema, con un "software" específico se brindaron computadoras a todos los departamentos, a efectos de realizar un registro único de infractores y de conductores. Por el mismo motivo que la patente, eso nunca se llevó a cabo. Solo hay cinco o seis departamentos que remiten datos al Congreso de Intendentes.

Lo que plantea el señor Presidente es muy cierto y deberemos abocarnos a eso. Debería haber un tribunal de alzada para las multas que son protestadas y que deben ser contestadas rápidamente. Tampoco se puede poner en discusión el caso de una alcoholemia positiva y del manejo imprudente. Las faltas a las leyes de tránsito que se cometen en el interior, como ir a contra mano o cruzar con luz roja, deberían estar castigadas. Junto con la UNASEV y con ustedes deberíamos llevar las cosas a su justo término. Inclusive, deberíamos cambiar el mecanismo de obtención de la libreta de conducir. Creo que deberíamos tener una libreta de puntos. Uno empezaría a manejar con veinte puntos, y por cada acción indebida iría perdiendo puntos hasta quedar en cero. Ese sería el mejor autocontrol que podría existir. Queremos que se defina el tema y que se cree el registro único de infractores. Si hoy a un infractor en Canelones le sacan la libreta, va a Colonia con un certificado falso de domicilio y puede sacar la libreta de chofer amateur. Si a alguien se la sacan en el Puente Cufré porque venía ligero, va a San José y tramita otra. Si no tenemos un registro único de infractores es imposible controlarlo.

Quiero dejar claro que el Congreso de Intendentes no solamente puede considerar la problemática de las patentes. La interrelación con la UNASEV es de fundamental importancia para cambiar el sistema de multas a fin de dar garantías a quien fue multado de que hay un tribunal de alzada que estudiará rápidamente esos temas, porque se dedicará exclusivamente a verificar las multas.

Otro punto es cambiar el sistema de otorgamiento de libretas.

La cuestión de los inspectores es otra. Creo que deberíamos ir pasando, lentamente, de los inspectores a la Policía de Tránsito. Tal vez se crea que es una opinión algo dura, pero de la forma que está encarado el tránsito, por la desobediencia colectiva que existe cuando se para al conductor y las posibles consecuencias que han ocurrido, creo que debe ser la Policía de Tránsito la que debe dedicarse al control efectivo del tránsito. Es una opinión que quería brindar acerca de una cuestión que tendrá que abordar próximamente el Congreso de Intendentes.

SEÑOR YANES.- ¿Qué ocurre con los atrasos en el pago de las patentes?

SEÑOR ZIMMER.- Respecto a los descuentos o a poner deudas en blanco, deben resolverlo las Juntas Departamentales. Los Intendentes estamos inhibidos de exonerar deudas. Eso pasa por un mensaje del Poder Ejecutivo a la Junta, tanto sea por atraso de Patentes de Rodados o de Contribución Inmobiliaria.

SEÑOR YANES.- Quería saber si se había conversado acerca de uniformizar medidas, es decir si se había conversado sobre las aventajas o desventajas. Obviamente, sé que el trámite corresponde a la Junta Departamental. Simplemente era un aporte para que en un departamento no se apruebe una cosa y en otro sí. Lo digo porque en la Comisión Especial con Fines Legislativos de Asuntos Municipales y Descentralización se habló acerca de que los autos con patente atrasada se iban para otro departamento porque no había control. Era muy común ver, por ejemplo en Maldonado, la venta

de autos empadronados en Montevideo, y en distintos puntos del país, porque estaban atrasados y sabían que podían circular sin que nadie los controlara. Como hay tanto esfuerzo para el servicio técnico vehicular, etcétera, también nos preocupa cómo resolver la situación de ese bolsón de atrasos que en algunos casos son impagables. Me refiero a embargos que tienen algunos vehículos por deudas por patente. Ya que se hace un esfuerzo tan grande a nivel nacional, quería saber si introducir un debate acerca de esto ayuda o complica.

SEÑOR CARÁMBULA.- Con el doctor Zimmer comentábamos que el planteo del señor Diputado Yanes es interesante. Naturalmente, no podemos abrir una opinión porque es una cuestión que incumbe a cada Gobierno departamental y a su vez al Congreso de Intendentes como colectivo. Pero no deja de ser interesante la posibilidad de que, en función de que ojalá a partir de enero de 2012 pongamos en marcha un sistema de patente único a nivel nacional, de control, pueda ser una oportunidad para plantear esa iniciativa. Además, tiene que ver con alguna de las preguntas que nos formulaba el señor Diputado Cantero Piali.

Efectivamente hay alta morosidad en la patente de rodados y no hay controles posibles. En nuestros departamentos circulan algunos autos con patentes que nunca se abonaron y otros con mucho atraso.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de la Mesa del Congreso de Intendentes.

Se levanta la reunión.